

McGILL DAILY

français

Volume 83, No 40

Depuis 1977

Mardi, 16 novembre 1993



METRO



«Pour un metteur en scène, le métro est une source d'inspiration de tous les instants.
Il y a des tableaux vivants à tous les instants; une fresque humaine en mouvement!»

Lorraine Pintal, Directrice du Théâtre du Nouveau Monde



Le fragile équilibre financier de la STCUM



Jean-François Thibault

La Société de Transport de la Communauté Urbaine de Montréal (STCUM) traverse une situation financière difficile depuis 1988. Elle connaît une baisse de clientèle d'environ 4 p. cent par an bien que son taux d'achalandage semble se stabiliser en 1993. La réforme Ryan sur la fiscalité des municipalités (Loi 145) a durement frappé la STCUM, la forçant à rationaliser davantage ses dépenses et à créer un plan de relance.

Le transport en commun est une industrie qui n'arrive pas à s'autosuffire financièrement. Pour survivre, il doit recevoir l'aide du gouvernement provincial et des municipalités. Le hic, c'est que Québec a décidé de couper ses subventions au réseau de transport en commun en 1992 : un manque à gagner de 155 millions de dollars pour la STCUM. Pour combler cette perte, la société a dû augmenter de 23 p. cent ses tarifs en deux ans (1992-1993) et couper de 3,5 p. cent dans ses dépenses (gel des salaires de ses employé·es, retrait d'un an dans le fond de retraite

de son personnel, réduction des honoraires professionnels...). Les municipalités de la Communauté Urbaine de Montréal (C.U.M.) ont ac-



5 p. cent étaient issus du Fond d'immatriculation des automobilistes montréalais·es et du Conseil Métropolitain du Transport en Commun.

Québec subventionne uniquement les projets d'investissements (lignes des trains de banlieues, achats et rénovations d'autobus et de wagons de métro, par exemple). L'enveloppe de Québec constitue 10 p. cent des revenus de la STCUM en 1992. Avant son retrait, le gouvernement contribuait à 30-35 p. cent des revenus de la Société.

Plan de relance et gel des tarifs pour 1994

Mis en application depuis l'an dernier et doté d'un budget de 17 millions de dollars, le plan de relance consiste à améliorer le service à la clientèle afin de freiner la baisse d'achalandage. Selon l'attaché de presse de la STCUM, Pierre Laporte, le taux de fréquentation en 1993 sera identique à celui de 1992 mais l'administration vise une augmentation de 4 p. cent d'ici 1996. Malgré ces prévisions, M. Laporte précise que cela n'entraînerait pas une hausse substantielle des revenus.

Pour réaliser son objectif, la

STCUM ne haussera pas les tarifs aux usager·ères en 1994 et les municipalités auront droit à un gel de leurs cotisations, grâce surtout, au surplus financier de 13 millions de dollars en 1992. Parmi les autres stratégies, la STCUM a élaboré une trentaine de projets dans trois zones (centre-ville de Montréal, zones industrielles et locales de la C.U.M.) pour revitaliser l'achalandage. Mentionnons par exemple l'ajout de voies réservées vers le centre-ville de Montréal, ajouts et modifications de certaines dessertes d'autobus, augmentation du service aux heures de pointe et meilleure ponctualité, création de telbus (ligne téléphonique) pour mieux informer la clientèle sur les heures de passages des autobus, installations de nouveaux abribus, modernisation de la flotte d'autobus et campagne publicitaire télévisée.

Appuyée par la C.U.M. dans son plan de relance et la rationalisation de ses dépenses, la STCUM espère freiner la baisse d'achalandage. Toutefois, comme elle l'explique dans son document intitulé « Plan d'entreprise 1992-1994 », la STCUM reste consciente des limites de croissance du transport en commun face à ses grands concurrents de toujours : l'automobile et le déplacement de population vers les banlieues.

LIGNE 39

TERMINUS

ACTUALITÉ

PÉTAGE-DE-BRETTELLES

VARIATION

CRIMINALITÉ

CRÉATION

STYLISTIQUE

PLACE-DES-ARTS

PLACE-DES-ARTS

SOCIÉTÉ

COMMENTAIRE-LIBRE

ÉCOLOGIE

TERMINUS

Le prolongement du métro



Jean-Philippe Dionne

Depuis son inauguration en 1966, le métro de Montréal n'a cessé de s'étendre et son réseau contient aujourd'hui pas moins de 65 stations. En principe, la progression ne s'arrête pas là. Divers projets de prolongement sont présentement à l'étude.

Cependant, la situation économique actuelle ne favorise pas la mise en chantier de méga-projets tel un prolongement du métro. Il est tout de même intéressant de jeter un coup d'œil à ces projets qui pourraient voir le jour si le semblant de reprise économique arrivait à se maintenir.

Les projets de prolongement

Les cartes du métro apparaissent dans les wagons contenant, il y a quelques années, des détails sur les projets de prolongement. On y apercevait les tracés de lignes en pointillés ainsi que l'emplacement de futures stations. Les cartes actuelles ne comportent pas ces informations, histoire de ne pas susciter de faux espoirs dans un contexte économique difficile.

Monsieur Pierre Laporte,

attaché de presse à la STCUM, insiste toutefois : il ne faut pas en conclure pour autant que ces projets sont remis aux calendes grecques. En fait, trois projets distincts de prolongement du métro sont présentement à l'étude. Il s'agit du prolongement de la ligne 5-bleue vers l'Est, le prolongement de la ligne 2-orange jusqu'à Laval, ainsi que la création d'une nouvelle ligne qui longerait le boulevard Pie-IX de la station Pie-IX jusqu'au nord de l'île pour ensuite bifurquer vers Rivières-des-Prairies.

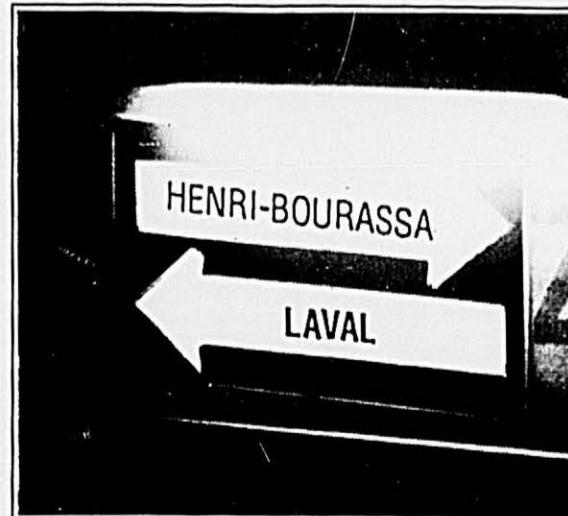
La ligne orange

Le projet qui a le plus fait parler de lui ces dernières années est celui du prolongement du métro jusqu'à Laval. En 1989, le maire de Laval, M. Gilles Vaillancourt, annonçait l'arrivée certaine du métro sur l'île Jésus. On sait maintenant que ce projet est remis à un futur indéfini.

Monsieur Bernard Larin, attaché de presse à l'Hôtel de ville de Laval, nous assure qu'une entente entre Laval, la STCUM et le ministère des Transports avait bel et bien

été signée à l'époque. D'ailleurs la ville se dit prête à entreprendre les travaux en tout temps.

Le projet original faisait état de plusieurs stations sur le territoire lavallois, mais les dirigeant·es se contenteraient maintenant d'une seule station, à la hauteur du boule-



Verra-t-on Laval au bout du tunnel?

vard Cartier, près de la Rivière des Prairies.

Le projet de construction serait financé à 100 p. cent par le ministère des Transports, tandis que les coûts d'opération seraient assumés par la ville. C'est le gouvernement du Québec qui décidera si le projet

se réalisera et quand. Pour M. Larin, il est clair que le gouvernement doit respecter ses engagements.

La ligne bleue

Cette ligne est encore toute récente, et avant d'en discuter le prolongement, il faut jeter un coup d'œil sur son état actuel. Cette ligne se distingue par ses courts wagons de trois voitures seulement, ce qui justifie son plus faible achalandage.

Doit-on en conclure que cette ligne est sous-utilisée et qu'elle ne s'est pas révélée être un investissement rentable? Monsieur Laporte admet que cette ligne n'est certainement pas la plus rentable à l'heure actuelle. Il fait toutefois remarquer qu'elle connaît un très fort taux d'accroissement d'achalandage, celui-ci ayant plus que déculpé depuis 1986.

Lorsque cela s'avérera nécessaire, les wagons seront rallongés, mais ça ne semble pas être pour bientôt. Pour ce qui est du prolongement éventuel de cette ligne, mentionnons que le projet figure à

l'ordre du jour de la STCUM, au même titre que les autres projets de rallongement.

La ligne blanche

Le projet de prolongement le plus imposant sur le plan financier est la création de la toute nouvelle ligne qui longerait le boulevard Pie-IX puis bifurquerait vers l'Est. Ce projet est sur la table depuis plusieurs années. Parions toutefois que, vu l'importance des investissements, ce projet ne verra pas le jour de si tôt, d'autant plus qu'une voie réservée pour les autobus assure déjà un lien rapide sur le boulevard Pie-IX.

Les priorités?

Lequel de ces projets sera réalisé en premier? La position du conseil d'administration de la STCUM est très claire à ce sujet : les trois projets sont d'égale importance et seraient idéalement menés conjointement. Cependant, c'est le ministère des Transports qui aura le dernier mot.

Le plan de transport du ministre Elkas, attendu depuis plusieurs mois, sera rendu public cet automne.



SPÉCIAL MÉTRO

C'était l'année Drapeau, c'était l'année métro

Un an avant l'Expo, deux ans avant l'Osti d'show et les Belles-sœurs, Montréal confirme avec l'inauguration du métro son entrée dans le rang des grandes villes nord-américaines



Marie-Violaine Boucher

En 1991, Montréal célébrait en grande pompe le vingt-cinquième anniversaire de son métro : un petit quart de siècle de service pour cinquante ans de projets avortés et de négociations féroces entre l'Hôtel de ville, le gouvernement du Québec et les gens d'affaires.

L'idée d'un métro est évoquée pour la première fois en 1910 par la Montreal Street Railway Company. Elle est reprise en 1944 par la Montreal Transit Company, qui prévoit déjà l'engorgement futur des rues du centre-ville - la population montréalaise s'élève déjà à 1 200 000 personnes. La compagnie songe aussi à faire du métro un projet collectif qui permettra la réinsertion des soldats sur le marché du travail au retour de la guerre.

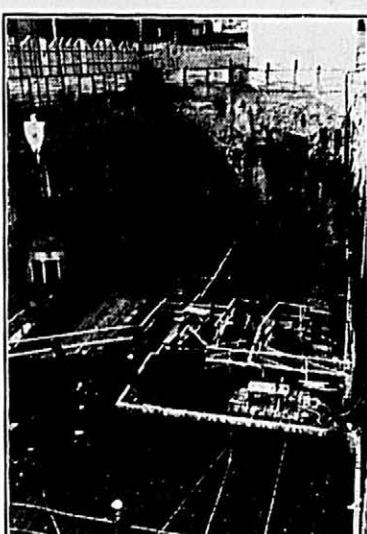
Le premier projet véritablement sérieux est déposé par la Commission de transport de Montréal en 1953 devant le Comité exécutif de la Ville. Encore une fois cependant, pour des raisons économiques, on écarte l'idée.

La construction du métro devient néanmoins l'une des cartes maîtresses de Jean Drapeau lors de sa campagne électorale municipale en 1960. L'idée sourit à la population montréalaise et assure en partie sa victoire.

On associe bien souvent le maire Drapeau avec l'idée du métro, symbole de progrès qui s'inscrit dans les réalisations prestigieuses de la Révolution tranquille. Pourtant, aux dires de son bras droit de l'époque, Lucien Saulnier, l'idée d'un métro souterrain ne plaisait absolument pas à Jean Drapeau, qui aurait volontiers opté pour un monorail : « Ça me fait toujours sourire de lire que Jean Drapeau passera à l'histoire comme le père du métro. » Drapeau se range cependant bien vite du côté des partisans du métro, plus fonctionnel dans un climat nordique.

Les pneus en caoutchouc ainsi que l'architecture et la décoration uniques de chaque station constituent l'originalité du futur métro.

Les travaux de creusement débutent le 23 mai 1962. Par la suite, c'est la Société française d'études et de réalisations de transports urbains



ARCHIVES STCUM

La station Jean-Talon en construction

technique pour la construction, l'équipement et la mise en exploitation des lignes de métro, qui s'inspirent du métro parisien. Les travaux s'achèvent après l'inauguration officielle du réseau, qui a lieu le 17 octobre 1966.

Lors de son ouverture, le métro compte deux lignes : la 1-verte, qui s'étend entre les stations Atwater et Frontenac, ainsi que la 2-orange, entre Henri-Bourassa et Place Bonaventure. Il devait aussi y avoir une ligne 3, qui serait passée sous le mont

Royal pour se rendre jusqu'à Cartierville. Seulement, parce qu'il aurait fallu négocier avec le Canadien National qui se servait déjà du tunnel sous la montagne et avec les différentes municipalités sur le parcours, et aussi pour des questions budgétaires, le projet est annulé.

On investira plutôt des fonds dans la construction de la ligne 4-jaune, qui sera mise en service dès 1967, pour permettre aux millions de visiteurs et visiteuses de l'Exposition universelle de se rendre sur l'île Sainte-Hélène. De nombreuses stations s'ajouteront aux premières au cours des années. Les dernières stations ouvertes appartiennent à la ligne 5-bleue et datent de 1988.

Au total, 25 stations sont mises en service en 1966, disposées sur un parcours de 34 kilomètres. Le tout aura coûté 213,7 millions.

Les travaux de construction du métro ont suscité l'intérêt de la population québécoise tout entière, plus particulièrement des gens de Montréal. Des palissades ont été élevées autour des puits d'excavation et du site des stations. Les curieux et les curieuses s'y hissaient et, pour éviter toute chute dramatique, on fit percer des « hublots » d'observation à même les palissades.

Lors de l'ouverture des stations au grand public, la fin de semaine précédant la mise en marche du métro, quelque deux millions de personnes s'y sont présentées. Dès la première semaine de fonctionnement, et en dépit de bris techniques de toute sorte, des centaines de milliers de personnes ont commencé à s'engouffrer quotidiennement dans les entrailles de la ville, qui allaient très vite devenir elles-mêmes une véritable cité.

Québec Inc. s'exporte

Entrevue avec André Bombardier



Astrid Wendlandt

McGill Daily français : Bombardier se considère-t-elle tout d'abord comme une entreprise québécoise, canadienne ou internationale?

André Bombardier : Bombardier est avant tout une entreprise québécoise, puis canadienne, bien que plus de 50 p. cent de nos ventes proviennent de l'étranger, c'est-à-dire de l'Europe, car je ne considère pas les États-Unis comme l'étranger.

Daily : N'y a-t-il pas pourtant une différence dans la façon dont les projets de construction de métros sont réalisés, entre ceux entrepris à New York et ceux à Paris?

A. B. : Il est vrai que le client comme la New York City Authority Transportation est un client plus ouvert et avec lequel le dialogue est plus facile qu'avec la France.

Daily : Pourquoi?

A. B. : En France, c'est la ville de Paris qui établit elle-même ses critères de sécurité. Pour le métro de Paris, on ne peut pas vraiment apporter des changements au produit que veut le gouvernement français. C'est lui qui a la priorité quant à la définition du métro et de ce qu'en attendent les Parisiens. Le gouvernement français détermine ce qu'il veut, et nous devons nous plier à ses demandes. C'est toujours le client qui décide.

L'avantage aux États-Unis, comme avec le métro de New York, c'est qu'on peut redéfinir le cahier des charges et, par exemple, baisser les coûts de production tout en rendant le métro plus efficace possible. D'ailleurs, les 825 voitures livrées par Bombardier à New York donnent, depuis leur mise en service officielle, la meilleure moyenne de rendement de toutes les voitures du métro new-yorkais.

Daily : Il est bien connu que l'État français intervient plus dans l'économie nationale que l'État américain. Alors de quelle façon la société Bombardier a-t-elle pu s'imposer en France?

A. B. : En achetant la société française ANF-Industrie, on a pu transpo-

ser dans cette société notre façon de faire, qui consiste à décentraliser les opérations et à rendre les gens responsables de chacun de leur produit. Ce qui fait la différence entre une société ou une autre, ce n'est pas la machinerie, carça, tout le monde peut l'acheter.

Ce qui fait la différence, c'est le cerveau, c'est les gens. Il faut être capable d'agir de façon coordonnée et rapide afin de mettre chacun en confiance, préserver l'esprit d'entrepreneurship de son personnel et obtenir un maximum de rendement. Je crois que c'est une peu ce que Bombardier a réussi à faire en France.

financer. Alors il faut bien que l'état intervienne.

Daily : Quel est le marché qui a le plus d'avenir en matière de transport en commun? L'Europe ou l'Amérique du Nord?

A. B. : En Europe, les distances étant plus petites qu'en Amérique, les gens sont moins portés à prendre leur voiture et le réseau de transport en commun étant très efficace, les gens l'utilisent

beaucoup plus. Au niveau des transports en commun, le marché total de l'Europe est quatre fois plus élevé qu'en Amérique du Nord. Toutefois, depuis 1990, les gouvernements

nord-américains ont clairement exprimé leur volonté de développer le transport en commun en raison de la congestion dans les villes et de la pollution qui en résulte.

Il est certain qu'il y a un marché qui est en train de se développer, ici, en Amérique du Nord. Le transport en commun a été délaissé et il est moins bien structuré qu'en Europe, donc cela permet à une société comme Bombardier de leur proposer des projets de développement et d'appliquer en Amérique du Nord la technologie et l'expérience acquise à l'étranger. Il y a beaucoup d'échanges d'information qui se font entre les pays.

Daily : Bombardier soutient donc l'Accord de Libre-Échange entre le Canada, les États-Unis et le Mexique?

A. B. : On a toujours été pour l'ouverture des frontières parce que c'est la façon de faire des affaires. Il ne faut pas qu'il y ait des barrières artificielles. L'Accord de Libre-Échange va forcer les entreprises à mieux s'organiser et à devenir plus compétitives et efficaces au niveau mondial. D'ailleurs, nous venons également d'obtenir un contrat pour le rajeunissement de la flotte du métro de Mexico.



Les métros de Mexico, « Made in Québec... »

BREF HISTORIQUE DE LA SOCIÉTÉ BOMBARDIER

La société Bombardier est le fleuron de l'économie industrielle québécoise et pan-canadienne car elle est la plus grosse société de production de transport en commun en Amérique du Nord. La compagnie possède également une place prédominante dans ce domaine à travers le monde. L'épopée Bombardier commence en 1942, lorsque Joseph-Armand Bombardier invente la motoneige ski-doo, qui connaît un énorme succès dans les années 1960-1970 et permet à l'entreprise d'envisager un grand avenir.

En 1974, la société Bombardier se diversifie dans l'industrie du matériel roulant ferroviaire et obtient de la Commission de Transport de la Communauté Urbaine de Montréal le contrat de construction du métro pour la ville de Montréal. En 1981, la commande des voitures du métro de Mexico est, pour l'époque, la plus importante commande à l'exportation jamais obtenue par un fabricant nord-américain de matériel de transport en commun. Bombardier continue avec vigueur sa pénétration du marché nord-américain et s'y taille une place de chef de file, notamment avec l'obtention d'un important contrat de fabrication de voitures pour le métro de New York en 1982.

Bombardier acquiert en 1989 la société française A.N.F.-Industrie, second fabricant français de matériel roulant ferroviaire après GEC-Alsthom, et prend en main la réalisation d'un projet de conception et de fabrication de présérie de voitures pour la prochaine « génération » du métro de Paris.

En 1990, Bombardier s'est fait le promoteur, avec son partenaire GEC-Alsthom, d'une liaison TGV dans le corridor Windsor-Québec. Sur le plan international, en tant que seul membre nord-américain, Bombardier tire un prestige incontestable de sa participation à l'une des plus grandes réalisations techniques et financières du siècle, le tunnel sous la Manche.

Daily : Qu'est-ce qu'une société comme Bombardier peut attendre du GATT et de la conclusion des Accords de l'Uruguay Round?

A. B. : Je pense que si les accords n'aboutissent pas, ce serait en réalité faire un retour en arrière presque impensable. D'ailleurs, beaucoup de pays, comme la France - mais elle n'est pas la seule - ont exagéré à propos des subventions. Mais je crois qu'aujourd'hui on arrive dans une ère où il va y avoir beaucoup d'aide de la part des gouvernements pour aider à développer la technologie industrielle, car cela demande beaucoup de recherche et de dépenses que bien souvent les sociétés n'ont pas les moyens de

Le début du métro

Valérie Pessel

Les décrets royaux stipulaient, jusqu'au 17ème siècle, que « nul bourgeois n'aura char et que seul le roi pourra en utiliser ». Dès la levée de cette interdiction, les premiers transports en commun apparurent. Mais ce n'est qu'au début du 19ème siècle que le métro a été créé, répondant à



Vue de la station Kievskaya, du métro de Moscou

des impératifs de rentabilité.

Le premier métro fut mis en service à Londres en 1863. Celui de Paris date de 1900, et celui de Berlin de 1902. À Londres, au moment de la révolution industrielle, Charles Pearson avait eu la vision d'un chemin de fer qui relierait toutes les gares principales. « L'homme pauvre, avait-il écrit, est enchaîné à son lieu de travail. Il n'a pas assez de temps pour rentrer chez lui à pied, ni assez d'argent pour emprunter un moyen de transport ». Le projet de Pearson consistait à envoyer « les gens comme autant de paquets sur des chambres à air » dans un réseau souterrain. Pour la construction, trois rivières furent détournées et plusieurs milliers de familles pauvres vivant le long de la vallée de la Fleet furent expulsées. Le travail fut réalisé par des hommes dépourvus de toute expérience, puisque jamais pareille tâche n'avait été entreprise auparavant. Heureusement, ils ne rencontrèrent pas de sables mouvants, comme les constructeurs du métro de Moscou bien des années plus tard! La ligne reliant Barrington à Paddington fut inaugurée le 9 janvier 1863.

taient pas du métro avec des vêtements imprégnés de fumée.

Là où un Londonien dit : « Prenez la ligne Jubilee direction sud, changez à Bond Street et prenez la ligne Central direction ouest », un Parisien dit : « Prenez la direction Porte d'Orléans, changez à Montparnasse et prenez la direction Nation. » La création du métro parisien fut relativement tardive car pendant un demi-siècle, l'État et la ville se disputèrent le contrôle du projet. Le premier tenant à édifier un grand réseau, et la seconde voulant construire un réseau local. C'est finalement la ville qui obtint gain de cause en 1895, dans la perspective de l'exposition universelle de 1900.

Depuis cette époque, une centaine de villes dans le monde ont acquis un métro, dont de nombreuses capitales. Les réseaux sont disparates. Certains sont composés d'une ou deux lignes, alors que quatre se détachent nettement par l'importance des flux de voyageurs et voyageuses qui les empruntent; il s'agit de New York, Paris, Moscou et Londres. Chaque métro possède ses propres caractéristiques et son histoire.

L'Underground de Londres fut conçu à l'époque de la prospérité du chemin de fer. Par conséquent, sa structure y est très semblable et conserve une vocation régionale. L'espacement des stations est important, 1260 m. C'est pourquoi l'autobus se charge de desservir les zones intermédiaires. Le réseau de Moscou ressemble au réseau londonien avec un espacement de 1400 m.

Les premiers trains étaient tractés par des locos à vapeur. Pour que les gens ne meurent pas étouffés dans les souterrains, la fumée était stockée dans des conteneurs et rejetée à la sortie du tunnel. Une amélioration considérable suivit l'électrification du métro dans les années 1900. Les passagers et les passagères pouvaient enfin respirer et ne ressor-

Le mythe du bunker souterrain

Thomas Lavier

Le métro comme moyen de transport, tout le monde connaît. Nous sommes plus d'un demi-million à l'assailir tous les jours. Mais le métro comme abri anti-bombe ou, mieux encore, comme bunker? Cet aspect-là, à défaut d'exister dans notre imaginaire collectif, existe-t-il dans les faits à Montréal?

Historiquement, le métro a été un élément central de l'organisation souterraine de mesures d'urgence. Pendant la Deuxième Guerre mondiale, le réseau de l'*Underground* londonien servait à protéger la population ainsi que les collections du British Museum pendant les raids aériens. La police secrète est-allemande, la STASI, avait quant à elle mis en œuvre un plan de fuite des dirigeant-es communistes des principales métropoles vers les aéroports.

La fuite se faisait par des voies secrètes du métro.

Le métro de Montréal, lui, a été construit entre 1962 et 1967. Or cette période correspond à l'épisode le plus tendu de la guerre froide qu'a vécu le pays. C'était la crise de Cuba, et la psychose de la guerre nucléaire. Le gouvernement de l'époque s'était senti pris au dépourvu et, au lendemain de la crise, avait entrepris l'organisation effrénée d'abris anti-nucléaires. Le métro montréalais a-t-il été touché par ces mesures?

Selon Pierre Laporte, porte-parole de la STCUM, il n'a jamais existé de plan d'urgence, en cas d'attaque nucléaire par exemple, qui soit organisé par la STCUM. Et puis surtout, souligne-t-il, « il n'y a jamais eu d'exercice de simulation ». Il existe bien sûr des mesures d'urgence prévues par la STCUM, « mais qui prévoient non pas d'amener les gens dans le métro, mais de les évacuer vers la surface ».

Quant à la possibilité d'un réseau stratégique secret, M. Laporte est formel : « Le ministère de la Défense n'a absolument pas participé au financement du métro. D'ailleurs, il n'y a pas de fonds fédéraux qui ont été mis directement dans le métro de Montréal. » Et puis il n'existe qu'un faible pourcentage du kilométrage total qui ne soit pas utilisé par le public, à peu près dix kilomètres sur un ré-

seau de soixante-deux. Il semblerait ici que la science-fiction s'arrête court. Du moins que la réalité qui appartient aux métros d'autres métropoles ne s'applique pas ici à Montréal.

Il existe cependant la possibilité d'utiliser le métro lors de mesures d'urgence. La juridiction de ces mesures, qui appartient aux villes de la Communauté urbaine de Montréal, leur confère le droit de réquisitionner les véhicules de la STCUM. Ainsi, des exercices d'évacuation sont effectués tous les ans, et impliquent souvent les

soient décidées à partir d'Ottawa. Mais de ces stratégies, on ne peut rien savoir. « Des plans qui dépendraient de la Défense nationale, je sais des choses, mais je ne suis pas du tout en position pour parler de ce que pourrait être la stratégie des forces armées canadiennes », déclare M. Guindon.

Réalisme ou incompétence? Comment expliquer cette absence de plan public d'évacuation vers des abris, le métro tout particulièrement? Nos voisins du Sud faisaient des exercices jusqu'à une fois par semaine. Des signaux-



autobus de la communauté.

Toutefois, le lieutenant Roger Gilbert, du Service de prévention des incendies de la ville de Montréal, précise qu'il n'existe pas de plan préétabli impliquant le métro. Et le métro comme abri anti-nucléaire? Lieutenant Gilbert en est très sceptique : « Je sais pas si le métro est sécuritaire à ce niveau là. Il existe sûrement d'autres endroits à Montréal prévus à cet effet. Mais je n'en suis même pas certain. »

Au demeurant, il n'existe pas de plan d'urgence concernant l'ensemble de la CUM. M. Jean-Bernard Guindon, directeur du Bureau des mesures d'urgences, justifie l'absence d'un tel plan : « Ce n'est pas requis, c'est même contre-indiqué au niveau de la loi. » Il précise par ailleurs que le rôle du Bureau « n'est pas d'avoir un plan, mais de coordonner entre elles les villes en cas de catastrophe ».

L'hypothèse d'une orientation systématique de la population vers le métro semble donc exclue. De plus, le Bureau a été créé en 1988, longtemps après l'apogée de la guerre froide. Le contexte de sa création, nous rappelle M. Guindon, est le constat d'échec suite aux inondations du 14 juillet 1987.

Cependant, il existe de nombreux cas où le bureau peut travailler avec l'armée. Il existe donc une possibilité théorique que des stratégies impliquant le métro

tests étaient émis tous les jours par la télévision et la radio locales dans chaque communauté américaine, et ce jusqu'en 1990. Toutefois, à Montréal, pendant toute la durée de la guerre froide, aucune mesure n'a été prise.

L'utilisation du métro comme abri anti-nucléaire, on le sait aujourd'hui, appartient plus à la science-fiction qu'à la réalité. Mais qu'en était-il à l'époque? La solution de l'abri nucléaire est un beau mensonge auquel des générations successives ont longtemps cru. Il existait même un organisme basé à Sherbrooke au début des années 80, Survie Québec, qui a longtemps vanté les mérites du bunker domestique et personnalisé. Dans cette optique, le métro était un lieu de choix à Montréal. Après tout, c'est le seul réseau qui lie toutes les universités entre elles, qui offre une soixantaine de kilomètres de couloirs souterrains, et qui peut même nous mener à l'aéroport de Dorval, via le train de banlieue.

Toutefois, d'après les données de l'organisme médical Physicians for Social Responsibility sur les conséquences d'une explosion nucléaire, toute personne trouvant refuge dans le métro, ou dans un quelconque bunker souterrain, au moment d'une explosion nucléaire à Montréal serait littéralement cuite vivante. La voilà l'explication.

10 conseils pour voyager avec prudence

Brochure de la STCUM commentée par le McGill Daily français

Vous voulez prévenir le vol d'objets contenus dans votre sac à main... Portez votre sac à main bien fermé... Faites un nœud à la courroie du sac que vous porterez en bandoulière pour qu'il soit placé à la hauteur de votre coude... n'ayez pas peur de parler fort et de mettre à contribution d'autres voyageurs et voyageuses.

Evidemment, parlez fort et dites n'importe quoi. Les gens vont vous prendre pour un fou ou une folle et un grand cercle vide se formera autour de vous. Même à l'heure de pointe. Ainsi, pas de danger qu'une main voleuse ose vous piquer votre précieux sac.

Vous avez peur d'un gang indiscipliné qui partage la même voiture de métro que vous... Restez en retrait du groupe... communiquez avec un voisin ou une voisine qui vous inspire confiance. N'intervenez jamais dans des problèmes d'ordre public (querelles, chicanes, obstination etc.).

Surtout, n'intervenez pas. Après tout, ce n'est pas de vos affaires. Si quelqu'un se fait achaler par des Skin Heads, pourquoi risquer votre peau? Allez appeler un A.S. avec le téléphone rouge, en espérant qu'il ne soit pas trop loin.

Vous êtes craintive, le soir, dans les grands espaces du métro... Même si le métro de Montréal est considéré comme l'un des plus sécuritaire au monde, vous devez faire preuve de prudence... Si vous vous sentez suivie, par exemple, attardez-vous quelques instants à la loge du changeur ou de la changeuse, et utilisez le téléphone situé sur le côté de la loge pour lui parler.

Notez le féminin. Evidemment, ce sont les femmes qui sont craintives. Honnêtement, vous verriez-

vous faire ami-ami avec nos courtois changeurs et changeuses et leur raconter vos problèmes de solitude?

Surtout, n'oubliez pas le conseil 5 : si on vous agresse, personne ne doit intervenir. Prenez votre mal en patience et attendez que les A.S. soient appelé-es par le téléphone rouge. Après tout, c'est un peu de votre faute; vous n'aviez qu'à vous faire agresser à la station Berri, devant le poste de surveillance.

Vous voyez quelqu'un qui fume dans une voiture de métro... Descendez à la prochaine station et avertissez le personnel de la STCUM en utilisant le téléphone rouge de la niche d'urgence. Surtout ne tirez pas le frein d'urgence de la voiture.

Vous tireriez le frein d'urgence parce que quelqu'un fume dans le métro, vous? C'est drôle mais je n'y aurais pas pensé toute seule. Surtout ne dites pas poliment à la personne coupable de ce terrible délit qu'il est interdit de fumer dans le métro. Vous ferez perdre de l'argent à la STCUM (20 à 200 dollars pour ce genre d'infractions).

Vous perdez votre enfant dans le métro... Ne paniquez pas... Rendez-vous à la niche d'urgence la plus près et utilisez le téléphone rouge... En quelques minutes votre enfant sera retrouvé.

Encore le fameux téléphone rouge. Non mais là, ils ont raison. Ne paniquez pas, un enfant perdu, voyons, ce n'est pas si grave. Et puis on peut faire confiance à nos A.S. et au téléphone rouge.

ou prétendre en être un.

L'origine de ce mouvement est à New York, où, il y a 15 ans, Lisa Sliwa et son mari créaient les Guardian Angels, une nouvelle solution à la violence urbaine. Une tentative d'ouvrir une franchise montréalaise se solde par un échec en 1983. En effet, un conflit vient compliquer les relations entre New York et Montréal. Les Anges montréalais, désaprouvant les méthodes new-yorkaises, décident de faire bande à part. La maison mère nomme alors un nouveau responsable des « vrais » Anges de Montréal, Toussaint Klussman. Ce dernier est arrêté peu après, et accusé d'une série d'agressions sexuelles. Trouvé coupable, il est condamné à un an de prison. La

faction qui s'était séparée demeure en place encore un an et demi pour

Silencieusement vôtre

Les agents de sécurité de la STCUM refusent de parler au McGill Daily français

tions sur le service de surveillance.

Les agents de surveillance de la STCUM ont avant tout un rôle de prévention. Pierre Laporte, attaché de presse à la STCUM, soutient toutefois que « leur effet dissuasif est limité ». Il est important de souligner que les agents sont aussi là afin d'informer la clientèle.

En plus de leur rôle de surveillance, les agents de la STCUM

qu'il se concentrent surtout dans les stations à haut risque puisqu'ils ne peuvent pas être présents dans toutes les stations », explique Pierre Laporte.

En effet, les stations de correspondance Berri-UQAM, Lionel-Groulx, Jean-Talon, Vendôme et Snowdon sont celles qui ont le plus grand nombre de délits rapportés. C'est donc dans ces stations que l'on retrouve en premier lieu ces agents.

Le service de surveillance de la STCUM doit aussi déployer une vigilance particulière lors de certains événements. Pierre Laporte explique que lors de spectacles ou de parties de hockey, les agents sont surtout concentrés dans les stations concernées.

Le rôle des agents de sécurité a souvent été contesté et leur efficacité mise en doute. Ils et elles ont été accusé-es de racisme entre autres choses. Rapelons qu'en septembre 1992, une vingtaine d'entre eux avaient cessé de travailler pendant cinq heures parce qu'ils et elles craignaient pour leur sécurité. Un homme armé s'attaquait alors à des passagers et des passagères de la station Peel. Leur syndicat a invoqué une disposition de la loi de la santé et de la sécurité du travail, en vertu de laquelle tout travailleur et toute travailleuse peut refuser d'occuper une fonction s'il ou elle juge que sa santé ou sécurité sont mises en danger. Selon un inspecteur de la Commission de la santé et sécurité du travail (CSST) cité par *La Presse*, l'arrêt n'était pas justifié parce que le danger est inhérent à la tâche des agents.



DEREK FUNG PHOTO DU DAILY

Berri-UQAM. Malheureusement, les agents de sécurité ont refusé de collaborer, affirmant qu'ils et elles manquaient de temps. Même phénomène au niveau de l'administration. Le lieutenant Serge Fréchette a déclaré qu'il ne disposait pas du temps nécessaire pour se prêter à une entrevue de 15 minutes. D'autres sources de la STCUM, que nous ne pouvons identifier, nous ont déclaré que des journalistes ont déjà révélé à tort certaines informations sur des failles dans les esprits, ce qui expliquerait la méfiance du personnel de la STCUM envers eux. Il a tout de même été possible de rassembler certaines informa-

peut être interpellé les personnes qui enfreignent les règlements du métro. Bien que Pierre Laporte affirme que « ces agents n'ont pas les pouvoirs des policiers », il semble que, d'après la brochure *Les A.S. : des agents bien spéciaux!*, que « les agents de surveillance reçoivent une formation collégiale en techniques policières » et « ont le pouvoir de procéder légalement à l'arrestation d'une personne prise en flagrant délit dans le réseau de la STCUM ».

Les agents de la paix de la STCUM travaillent par équipe de deux. « Nos 150 agents ne travaillent pas tous en même temps. Il est clair

Anges gardiens, où Hell's Angels ?

Avec plus de 150 agent-es de sécurité, avec un système de caméras cachées et des statistiques démontrant une baisse de la violence dans le métro, le besoin d'une solution alternative à la violence dans le métro semble désuet. Y-a-t-il place pour des anges gardiens? Il semble bien que non si on se fie à l'absence de ceux-ci par les temps qui courent.

Ce genre de groupe est généralement constitué de citoyens et de citoyennes désireux d'aider les forces de l'ordre à contrôler la criminalité. Les Anges gardiens de Montréal, lorsqu'ils et elles opéraient, circulaient exclusivement dans le métro, à l'affût de tout acte suspect de troubler la paix publique. Légèrement, ce groupe n'a aucun statut ou mandat. Bref, n'importe qui peut devenir Ange gardien

disparaître définitivement en 1985.

En 1989, un deuxième volet de l'histoire des Anges gardiens s'ouvre. Une famille de St-Hubert tente de réinstaurer le groupe sous la tutelle de la branche new-yorkaise. Mais très vite, comme en 1983, il y a séparation. « Les responsables des Anges gardiens de New York nous trouvaient trop quétaines parce que on n'avait pas l'air assez militaire, pas assez provocateur. On leur a dit qu'on était pas d'accord, que Montréal ce n'est pas New York, que les gens ici se méfiaient des patrouilleurs à l'air trop dur. Les New Yorkais ne voulaient rien entendre, alors on s'est dissociés », expliquait à l'époque Robert Dunn, un des membres fondateurs.

À la STCUM, on ne semblait pas voir d'un bon œil ces patrouilleurs et

patrouilleuses. « Tout repose sur le principe de responsabilité. Les Anges ne représentent rien, ne sont mandatés par personne et ne rendent compte de leurs actes à personne. Ils ont le droit de circuler, en payant leur titre de transport comme tout le monde. On n'est pas contre, on se contente de ne pas être pour », soutenait alors Hubert Sacy, porte-parole de la STCUM.

Cette tentative ne fait pas long feu. Un an plus tard, des crimes, tel le meurtre de Joe Rose devant la station de métro Frontenac, ébranlent les services de sécurité de la STCUM. Aucune mention n'est faite au sujet des Anges gardiens cette année-là.

En fait, on remet en cause la légitimité et l'utilité de ce genre de force de l'ordre non-officielle. À la STCUM

on nous a confirmé qu'aucune baisse de criminalité n'avait été enregistrée lorsque les Anges patrouillaient dans le métro. En 1989, Hubert Sacy tenait le discours suivant : « Partout où il y a eu des Anges dans les services de transports ou ailleurs, il y a eu des problèmes... Dans le meilleurs des cas, ils n'ont aucun impact et, au pire, leur présence crée des problèmes. De plus, s'ils battent des gens, ils seront poursuivis. Ils n'auront pas l'immunité des policiers. »

De toutes façons, il y a belle lurette que nous n'avons pas vu circuler ces citoyens et citoyennes portant le bâton dans les couloirs du métro. Mais qui sait si d'autres personnes en manque d'uniforme ne tenteront pas l'expérience dans le futur!

Dérives

Une nouvelle de Laure Neuville

Je n'arrive pas à dormir. Il est très tard ou plutôt très tôt. À mes côtés, Anne dort calmement. Repue. Apaisée. Une rancœur insidieuse m'envahit. Elle a bouleversé mon monde. Rayé d'un trait vingt ans de vie conjugale tranquille. Elle dort. Insouciante et légère.

Fuir. Échapper à cette présence envoûtante. Abandonner ce corps, cette charogne, cette fleur du mal qui me tente encore. Quitter ce lit étranger, cet appartement qui n'est pas le mien. Retrouver la ville, dehors, inchangée. Réintégrer ma vie d'avant. Comme si rien ne s'était passé.

Je me glisse dehors. Me perdre dans la ville endormie, sur les trottoirs déserts. Trouver l'apaisement, la solitude, la mort peut-être.

Métro Laurier. Un employé de la STCUM ouvre les portes. M'enfoncer sous terre. A la recherche de l'inconscience. Laisser l'univers penser à ma place. Disparaître.

Dimanche soir, métro Berri. La station est vide. Sur ce quai-ci, l'horloge indique 17h01. De l'autre côté de la voie, il est 17h04. Un musicien tente sans grand succès d'attirer l'attention des quelques personnes qui font les cent pas sur le quai. Une rame arrive. Des gens sortent des wagons, d'autres y entrent. Le quai se vide. Je reste assise sur mon banc à l'extrémité de la station.

Je suis ici depuis très tôt ce matin. Je ne bouge pas. On me regarde sans me voir, comme si j'étais transparente. Immatérielle. Reste sous terre pour toujours. Dans la tiédeur fade du métro. Ne pas être obligée de décider. Tout était si simple avant cette nuit.

Une jeune fille marche vers moi. Elle est pâle. Elle a de longs cheveux fous qui flottent autour de son visage, flamboyants. Elle porte une chemise ample et de vieux jeans troués. Tient un pull-over à la main. Elle avance en titubant sous le poids de son sac à dos. Elle me regarde. Elle me ressemble. C'est moi, il y a vingt ans.

Automne 1970. J'arrive en ville. Je viens de quitter la maison. Je veux faire du théâtre. Je suis libre. Je découvre la ville. Je découvre la vie. Toutes ces existences anonymes qui m'entourent. Tous ces gens qui me croisent sans me voir. Moi, je regarde les gens, je leur souris. Quand je prends le métro, je choisis une femme dans la foule, je me glisse dans sa peau. Je lui invente une vie. Je suis une voleuse d'âmes.

Je vis avec une bande de copains et des copines dans un grand appartement mal chauffé. Entre deux chansons accompagnées à la guitare, entre deux joints, nous allons à nos cours. Nous rêvons de mettre en scène une pièce que nous écrivons ensemble. Nous voulons révolutionner le théâtre. Nous voulons changer le monde.

Nous partageons tout. Même les étreintes amoureuses. Moi, je ne couche qu'avec Stéphane. Autour de moi, sur les matelas posés à même le plancher, les couples se forment et se séparent. Julie et Marc. Marc et Isabelle. Stéphane et Julie. Peu importe. Se laisser guider par le désir, par l'appel des corps. Dans l'obscurité, j'échange des caresses furtives avec Isabelle, mais ça n'est pas sérieux. Ça ne peut pas être sérieux.

Le bruit mat que fait le sac de la jeune fille en tou-



DAVID KENNEDY PHOTO DU DAILY

chant le sol interrompt le fil de mes souvenirs. Elle s'assied sur son sac. La tête sur les genoux.

Une rame de métro arrive. Les gens montent. Rentrent chez eux. Filent vers quelqu'un qui les attend. La jeune fille reste là. Repliée sur elle-même comme un oiseau blessé.

Il faudrait que je rentre chez moi. Que je me rafraîchisse un peu. Que j'aille travailler. On doit m'attendre au théâtre. « Peux-tu m'aider à lacer mon corset? » « Où est passé mon chapeau? » Froide, détachée comme une automate depuis quinze ans. Tous ces corps interchangeables que je manipule, que j'habille, ils ne m'ont jamais troublée. Jamais avant Anne. Son corps mince et souple dans le tailleur strict qu'elle enfile sans demander mon aide. Ses cheveux grisonnantes, coupés ras. Un fin duvet sur son crâne. De dos, on pourrait la prendre pour un garçon. Quand elle s'habille, je la regarde fascinée. Hier soir, elle m'a regardée aussi et je l'ai suivie chez elle.

Encore le métro qui vient et qui va. La jeune fille ne se lève toujours pas. Elle a tourné son visage vers moi. Elle regarde mes mains. Fixe ma bague. Ses yeux sont de la même couleur que l'agate du chaton.

Après cette nuit, ai-je encore le droit de porter ce bijou que Stéphane m'avait offert pour nos fiançailles? Cette bague plus précieuse pour lui qu'un diamant parce qu'elle avait la couleur exacte de la prunelle de mes yeux, a-t-elle jamais signifié autre chose que le renoncement?

De nouveau le métro qui arrive. La jeune fille se lève et s'y engouffre. Les portes se referment sur elle. Je la vois derrière la vitre

qui me regarde encore. Je voudrais pouvoir la rejoindre. J'ai envie de lui donner ma bague.

Je me sens étrangement proche de cette jeune fille. Je m'immisce en elle. Elle est étudiante, j'en suis sûre. Je lui imagine un petit appartement quelque part sur le Plateau. Elle vient de passer quelques jours à la campagne, chez ses parents. Elle a flatté son chat. Hier, elle est allée chez Mme Tremblay, la voisine qui la gardait quand elle était petite. Dans le chêne où, enfant, elle grimpait lire, elle a installé les guirlandes de Noël de la vieille dame. Puis elle a fait un bonhomme de neige avec les deux petits garçons d'en face. Demain, elle doit passer un examen. Elle n'a pas encore étudié. Il faut qu'elle rentre vite, sa vie l'attend.

Ma vie à moi est en suspens. Je ne peux pas retourner à la maison, chez Stéphane. Je suis Anne qui m'attend. C'est trop compliqué. Je me réfugie sous terre comme une bête traquée.

Il est tard. Le métro ferme. Je me retrouve dehors. Dans la nuit de décembre. J'erre dans les rues. Je m'assieds sur un banc d'abribus. Je m'abandonne à la nuit glacée. Je voudrais geler sur place pour retrouver l'insensibilité bienheureuse d'avant Anne. Retrouver le confort et l'égocisme d'une vie rangée, vécue du bout des lèvres, en étrangère. Revenir en arrière. Retourner à mon quotidien sans éclat. À mes habitudes immuables. Me laisser glisser dans un engourdissement bienheureux.

Mais la brûlure des lèvres d'Anne sur ma bouche est inapaisable. Une marque au fer rouge. Indélébile. Elle a trouvé en moi une source intarissable. Elle a réveillé une soif qui me consume. Je voudrais l'embrasser encore, me désaltérer à son feu. Caresser toujours le

corps d'Anne, ce fruit défendu. Cet arbre de la connaissance du Bien et du Mal. Elle m'a rendue présente au monde. À l'amour et à la douleur.

Mardi soir. Il est cinq heures, métro Jean-Talon. C'est l'heure de pointe. Le quai est bondé. Autour de moi, on se bouscule. Des centaines de visages fermés, les yeux baissés, tournés vers l'intérieur. Vers le néant peut-être? Du bétail passif, ruminant, résigné. L'éclairage blasé des néons. L'odeur d'humidité, de moisissure, se mêle à celles des corps pressés les uns contre les autres.

Depuis trois jours, je file dans des couloirs souterrains. Je m'enfonce sous terre. Atteindre le noyau. Me fondre dans le magma en fusion. Dans la matière primordiale. Rejoindre les étoiles dans la nuit des profondeurs.

La voix monotone du conducteur récite les noms de stations comme on égraine un chapelet. « Université de Montréal. » Les étudiants et les étudiantes montent à l'assaut de la rame. Une chevelure rousse dans la lumière glauque du wagon. Je suis sûre que c'est la jeune fille de dimanche. Je voudrais voir son visage. Elle se retourne, semble chercher quelqu'un dans la foule, me voit et me sourit. Elle sait qu'il y a un lien entre nous. Qu'elle m'apportera la solution que je cherche. Je voudrais aller vers elle, lui parler. Mais la foule est trop compacte. « Snowdon terminus. » Elle descend. Je joue des coudes pour la rejoindre. Nous avons tant de choses à nous dire. Elle a disparu. On dirait qu'elle s'est volatilisée.

Jeudi soir, il est onze heures passées. Voilà cinq jours que je ne suis pas allée travailler. Cinq jours que j'existe en silence, coupée du monde. Absente. Je ne vis plus que pour prendre le métro. J'erre à la recherche d'une jeune fille rousse qui me hante. Qui seule peut m'apporter l'apaisement. De qui viendra la révélation.

Est-ce de penser à elle si fort? La voici qui apparaît dans l'escalier roulant de la station Sherbrooke. Elle n'est pas seule, une amie l'accompagne. Elles ne semblent pas me voir.

Je les suis dans la rue, je marche derrière elles. Il neige. Elles se tiennent la main. Au Carré Saint-Louis, elles s'arrêtent, s'approchent l'une de l'autre jusqu'à se toucher. Pendant un long moment, elles restent là, enlacées, à s'embrasser sous le regard froid des robinets du square.

Puis elles repartent, courant presque. Elles sont si libres. Semblent si heureuses. Elles ont l'air de voler. Indifférentes aux visages interloqués ou réprobateurs des passantes et des passants. Elles arrivent devant chez elles. Entrent en se chuchotant des mots doux. En ombre chinoise, à travers les rideaux, je vois leur étreinte. Je voudrais les remercier d'être si belles. D'être si fortes.

La bague de Stéphane me serre, me fait mal. Je l'enlève. Je traverse la rue, glisse le bijou dans leur boîte aux lettres.

Au théâtre, la représentation va bientôt se terminer. Anne salue sous les applaudissements. Radieuse. Je voudrais être sur scène avec elle et l'embrasser dans la lumière éblouissante des projecteurs. Je me précipite vers le métro pour aller la rejoindre. Je m'engouffre sous terre. Je suis le sang dans les artères de la ville. La passion qui couve sous la terre. Ma vie m'attend...



SPÉCIAL MÉTRO

65 âmes souterraines

Entrevue avec Jean-Claude Marsan, architecte et urbaniste



Frédéric Laurin

Ce n'est pas un banal réseau de 65 stations embrochées sur les mêmes lignes qui se fraie un chemin sous notre ville. Ce sont plutôt 65 états d'âme, 65 entités distinctes caractérisées par des couleurs, des formes, des atmosphères différentes et qui font du métro de Montréal un métro unique au monde.

Jean-Claude Marsan, architecte, urbaniste et doyen de l'école d'architecture de l'Université de Montréal partage avec nous son engouement pour l'architecture de notre métro et nous montre ses particularités qui, malheureusement, passent souvent inaperçues des usagers et usagères pressées que nous sommes.

Le concept novateur de notre métro est pourtant bien simple. « L'architecte est invité à créer une ambiance où les gens vont se retrouver, non pas par rapport à un nom de station mais par rapport à cette ambiance », de dire M. Marsan. Il faut

bien avouer que les stations montréalaises se suivent mais ne se ressemblent pas. Alors que la conception des grandes places publiques, comme les aéroports et les gares, est en majeure partie confiée à des firmes d'ingénierie, on a laissé des architectes insuffler une vie particulière aux haltes du métro en laissant libre cours à leur sensibilité et à leur imagination.

« Les architectes sont cependant balisés par trois critères de design », précise M. Marsan. D'abord, la station doit être du plus grand volume possible. Cela la rend plus confortable et spacieuse, en plus de permettre d'économiser les coûts de renflouement de terre. « Deuxième critère : il faut faire pénétrer la lumière naturelle le plus profondément possible pour éviter de provoquer une ambiance de tunnel. Troisième critère, il faut utiliser les matériaux les plus résistants possible, le granit monolithique par exemple. »

« Le type de station va dépendre

beaucoup de la période où elle a été construite. » Alors que la première phase du métro (1966) a été conçue selon la mode fonctionnelle de l'époque, où chaque station était dessinée pour elle-même sans lien avec son quartier et son environnement, les architectes tentent maintenant de concevoir leurs stations en fonction de l'architecture et du style du quartier. « Il faut continuer la ville dans le souterrain. En ce sens, l'architecture de notre métro est intéressante parce que, contrairement à la plupart des métros qui sont des produits standards, notre métro est beaucoup plus intégré à la vie réelle, à la vie concrète. »

La station Outremont est un bon exemple. On a voulu reproduire les bas-reliefs des bâtiments de la rue Bernard et Laurier : les arcades d'église, ses lampadaires de rue si caractéristiques et même les couleurs de la ville! « Prenons aussi la station De Castelnau, qui n'est pas loin du Marché Jean-Talon, où l'on

retrouve des bas-reliefs de vente de marché, de légumes et de fruits sur les murs! ». Pensons aussi à l'imposante colonne ionique de la station Du Collège : « Ce n'est pas gratuit : la colonne, qui exprime un retour au passé, rappelle que nous sommes en présence du Collège St-Laurent qui, jusqu'à récemment, basait son éducation sur les humanités, l'époque romaine, c'est-à-dire les études classiques. » La station Mont-Royal a quant à elle été bâtie de briques et de béton, tout comme le quartier Mont-Royal!

Il y a aussi d'autres modes : le courant futuriste symbolisé par la station Radisson, « qui ressemble à un vaisseau spatial », et le courant écologique avec Angrignon, logée dans un parc et qui bénéficie de nombreux puits de lumière.

Cependant, la station préférée du professeur Marsan demeure Bonaventure, d'inspiration pourtant fonctionnaliste. « On pourrait retrouver Bonaventure n'importe où. » La

station ne s'adapte pas à un environnement particulier. « Elle est superbe malgré tout : c'est une répétition de voûtes et d'arcades qui font penser à une basilique byzantine. L'architecte, Yan Khan, est parti avec une forme et, à partir de là, il a imaginé le reste. C'est le formalisme des années 60. »

Quant aux entrées de métro, ne sont-elles pas inutilement grosses et laides? « Dans les autres métros, en général, on voulait minimiser les entrées, comme si on ne voulait pas que les gens prennent le métro! Ici, c'est le contraire. Le métro est relié au réseau de surface. Les circuits d'autobus viennent se rabattre autour des stations. » L'important achalandage demandé donc des entrées d'une certaine superficie.

« La plupart des stations sont pensées en fonction d'une utilisation future du site. C'est pour cela qu'il y a des stations qui présentent un aspect plus ou moins intéressant : il est prévu de construire par-dessus. » De plus, au lieu de rouler sous les artères importantes, notre métro a été construit entre deux grands boulevards (St-Denis et Berri par exemple, pour la ligne orange; Ste-Catherine et Sherbrooke pour la ligne verte). La station montréalaise devient donc un point névralgique de la ville.

Autre particularité : nous avons de plus petites voitures de métro qu'ailleurs, ce qui permet un seul tunnel pour les deux sens. « C'est donc beaucoup moins coûteux. » Cependant, il nous faut en conséquence creuser dans le roc, ce qui explique que certaines soient aussi profondes, telle Papineau. Puisque le métro montréalais est pneumatique, en plus de le rendre plus silencieux, « il a l'avantage de descendre des pentes plus fortes (6 p. cent au lieu de 2 p. cent) et d'être plus mobile : les rayons de courbure sont plus serrés ». Il peut alors prendre un meilleur élan en descendant et freiner plus rapidement en remontant vers la station.

Jean-Claude Marsan voit une seule ombre au tableau : il semble que nous profitons peu de cette expertise. « Il y a en moyenne une délégation par semaine qui vient étudier notre réseau souterrain et il y a un seul fonctionnaire à temps partiel qui s'en occupe... »

« Les gens s'imaginent qu'il faut faire du spectacle pour créer un bon environnement. Notre métro est l'un des plus intéressants au monde et qui s'est fait sans tambour ni trompette. Les Américain·nes disent que « Montréal is a fair city (belle et honnête) ». Nous avons créé un métro qui est devenu un modèle pour les autres. Nous avons la ville intérieure la plus développée au monde et tout cela a été réalisé grâce à nos capacités et nos gens. Avec humilité, on devrait se valoriser collectivement. »

PUBLICITÉ DANS LE MÉTRO

Le métro : cible des annonceurs



Anne Caporal

Près de 400 000 personnes s'enfoncent chaque jour dans les profondeurs souterraines de Montréal pour emprunter le métro. Ces milliers d'individus représentent une cible idéale pour les annonceurs. Une multitude d'affiches recouvrent les murs du réseau de Montréal, nous lançant des slogans, des prix, des promotions plein la vue.

Parmi les annonceurs qui ont choisi d'utiliser le métro comme médium de publicité, 80% sont des agences de publicité et les 20% restant sont constitués de commerçants locaux. L'affichage dans le métro a beaucoup d'avantages. Outre le coût moindre comparé à d'autres médias comme la télévision, la presse écrite ou la radio, l'affichage dans le métro « permet aux annonceurs de non seulement rejoindre leur clientèle mais surtout d'assurer une fréquence à leur annonce », nous dit Luc Lalonde, représentant pour la société Métro Média Plus.

D'après lui, « le métro atteint les jeunes et les femmes: 50% des femmes âgées de 18 à 24 ans vont prendre le métro alors que les hommes âgés de 25 à 54 ans vont utiliser d'autres moyens de transport, donc ils ne représentent pas la clientèle idéale pour les annonceurs dans le métro ».

Les annonceurs vont donc prendre le groupe cible dans leur collimateur et le bombarder d'affiches vantant les mérites de produits susceptibles de répondre à ses besoins. Ainsi, on remarque que les produits les plus fréquemment annoncés visent une

sentiellement féminine. Les articles de mode, les locations de voitures, ainsi que la bière sont parmi ces produits, qui, grâce à leur impact sur ce groupe, « ont de grandes probabilités de succès ».

Pour la STCUM, la publicité dans le métro représente une mine d'or. D'après Lalonde, « ils font beaucoup d'argent : ça peut représenter un 6 millions annuel. C'est leur deuxième plus grand revenu après les titres de transport ». De ce fait, la STCUM a son mot à dire et peut refuser une annonce si le produit « vient à l'encontre des principes du transporteur. Si, par exemple, on vient

sentiment, un état d'âme » indique Luc Lalonde. De même, il suggère que « le texte soit court, concis, et qu'il s'adresse dans le langage du groupe cible ».

Que cela soit pour les grands panneaux ou pour les petites affiches inté-



DAVID KENNEDY

rieures, le message doit être percutant et en français, législation oblige! Seul le gouvernement fédéral a le droit d'annoncer dans les deux langues. Les petites affiches représentent un placement média moins coûteux pour l'annonceur et, ainsi, il peut multiplier ses impacts dans le réseau entier. Parce qu'elles sont situées à l'intérieur des wagons, et compte tenu du fait qu'un trajet de métro dure en moyenne 27 minutes, les petites affiches peuvent avoir un texte plus étendu car le temps de lecture est plus long. Cela explique le fait que souvent les expositions ou les événements culturels y sont annoncés.

Le choix des espaces est également important pour les annonceurs.

Ainsi Luc Lalonde nous dit que « les stations les plus privilégiées sont celles du centre-ville car le réseau de transport en commun est bâti de façon à tout ramener vers le centre-ville ». Le corridor le plus populaire auprès des annonceurs est celui des

stations Berri à Lionel-Groulx. La station Mc Gill est cependant la plus forte commercialement : « On parle d'un million de personnes qui passent là par mois » nous rapporte Lalonde. Cette station est vraiment centrale et est directement reliée à la ville souterraine. De ce fait, les espaces disponibles se font rares et dans ces cas-là, « on place les publici-

tés à Peel ou à Atwater ».

La durée moyenne d'une campagne de publicité dans le métro est de 8 à 12 semaines. C'est le temps qu'il faut pour atteindre un groupe cible. Au-delà de cette période, l'affiche perd de son efficacité.

Quant au tableau électronique, Luc Lalonde le conseillerait plus pour une communication événementielle: « l'aspect visuel qu'il offre n'est pas adéquat pour éléver l'image d'un produit ».

L'affichage dans le métro est donc vraiment stratégique pour un produit. Mêlé à d'autres moyens de diffusion comme la télévision, la radio ou la presse écrite, il permet de mener une campagne publicitaire réellement efficace.

2

Côte-
Vertu

Du Collège

De la Savane

Namur

Villa-Maria

Vendôme

Vers
Rigaud

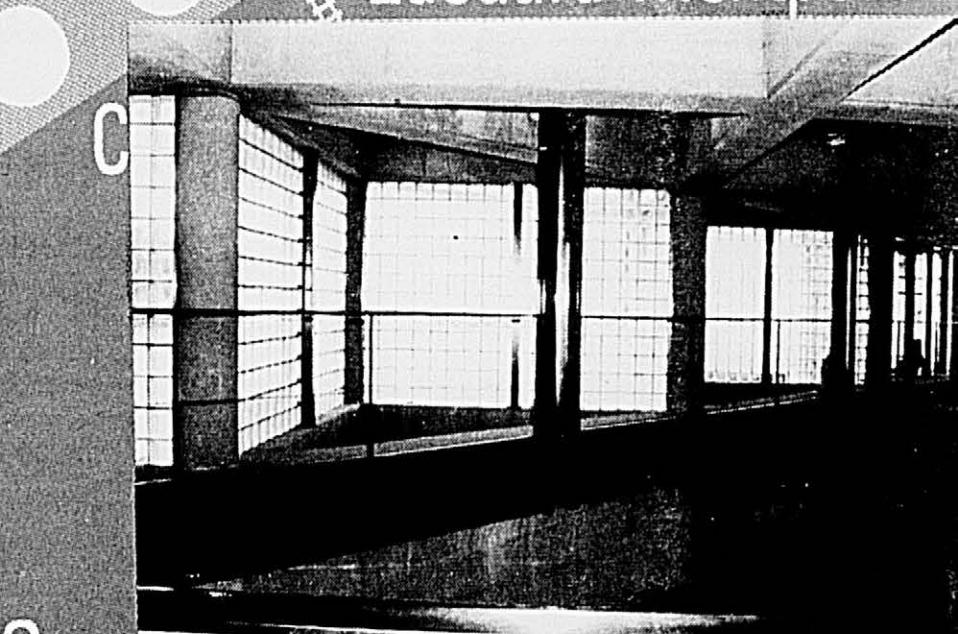
Place Saint-Henri



VERDUN

Université
de MontréalGuy-
Atwater

oulx

Charlevoix
LaSalle
l'Église

Édouard-Montpetit



Jarry

e Castelnau

Parc

Acadie

Outremont

Saint-Michel



Langelier
Cadillac

L'Assomption



Mont-Royal

Sherbrooke

Jolie
Préfontain
Frontenac

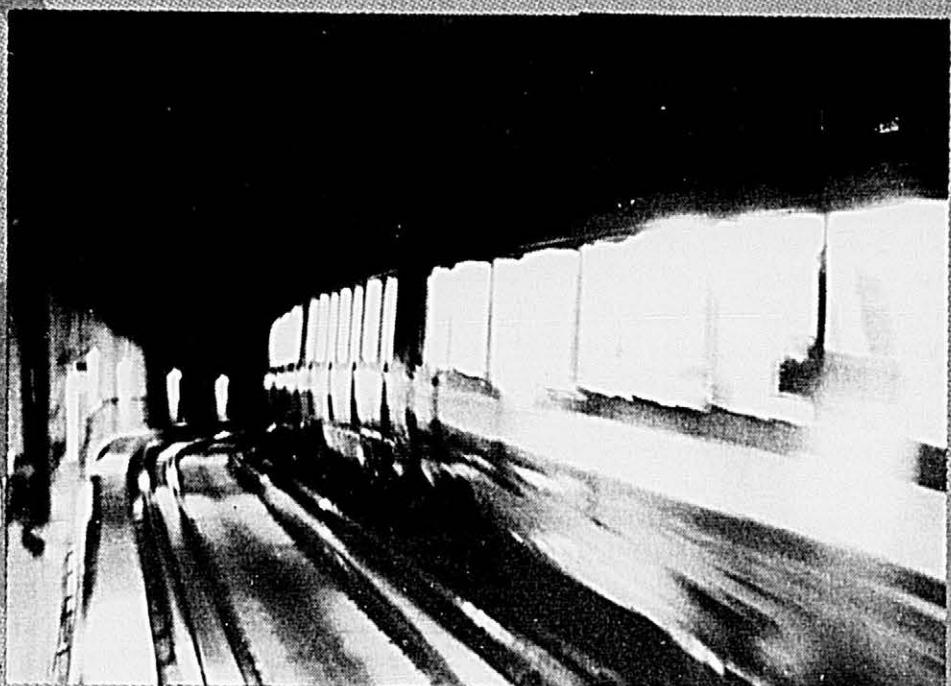
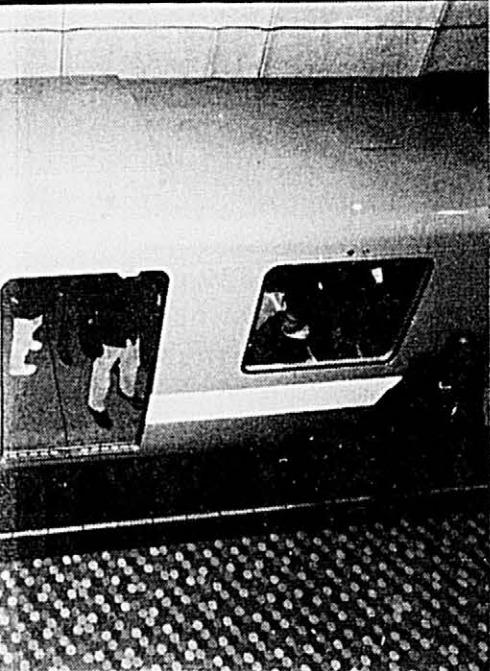
Papineau

Beaudry

Berri-UQAM

Champlain-de-Mars
Place-d'Armes

Île-Sainte-Hélène



Longueuil

MÉTRO OU MUSÉE?

Le métro de Montréal : une vitrine artistique

 **Kathleen McCaughey**

Métro, boulot, dodo? Réveillez-vous! Le petit trajet que vous effectuez au moins deux fois par jour, cinq fois par semaine ne se fait pas dans un simple lieu créé pour faciliter le transport public : il se fait dans une galerie d'art.

Il faut en convenir, le brun, le jaune-orange et le vert lime ne sont pas, aujourd'hui, des couleurs qu'on associe facilement à l'art. Mais il y a

autre chose dans le métro. Vous pourriez commencer par lever les yeux du plancher et regarder autour de vous. Il y a tout d'abord l'architecture de certaines stations, comme la station Jolicoeur ou la station Place Saint-Henri, qui font oublier la fonction du lieu par leur originalité et leur conception artistique. Mais il y a surtout, au plafond, sur les



La murale de la station Crémazie

AIMÉE WORRELL PHOTO DU DAILY
murs parfois droit devant vous, de véritables œuvres d'art, certaines plus attrayantes que les autres, tout dépendant des goûts.

Monk

Commençons avec la ligne verte, celle qui vous amène au Faubourg Sainte-Catherine, au terminus Voyageur, à la Place des Arts et, bien sûr, à l'Université McGill. Sur la passerelle de la station Monk se trouve une des sculptures les plus imposantes à Montréal. Des tubes d'acier couleur orange foncé forment deux figures de 6,1 mètres chacune, représentant deux ouvriers maniant le pic et la pelle. Crées en 1978 par Germain Bergeron, ces sculptures aux lignes simples et souples rendent hommage à la classe ouvrière.

Berri-UQAM

Un peu plus loin, à la station Berri-UQAM, au-dessus du tunnel de la ligne verte, est exposée une œuvre intitulée *Les fondateurs de Montréal* de Pierre Gaboriau, peintre, et Pierre Osterrath, verrier. Paul Chomedey de Maisonneuve, Jérôme Le Royer de la Dauversière et Jeanne Mance sont représentés dans un magnifique vitrail illuminé qui rappelle l'histoire de la ville tout en portant un regard sur le présent et vers l'avenir.

Crémazie

Puisqu'on est à Berri, aussi bien en profiter et prendre la ligne orange. Si les poètes du pays et la question de la place du poète dans l'univers vous intéressent, la station Crémazie est à visiter. Georges Lauda, Paul Pannier et Gérald Cordeau sont les auteurs d'une murale où sont illustrés des symboles du système solaire et des signes du zodiaque. Trois masques en fer soudé représentent Saint-Denis Garneau, Nelligan et Crémazie. Des extraits de textes poétiques complètent le tout. Malheureusement, l'éclairage fluorescent de cette station jure plutôt avec les couleurs bleuâtres de l'œuvre, mais son importance symbolique demeure.

Place Saint-Henri

Avez-vous lu *Le Bonheur d'Occasion* de Gabrielle Roy? L'artiste Julien Hébert en a au moins lu le titre puisque ce sont simplement ces seize lettres qui sont représentées sur sa murale, station Place Saint-Henri. Des briques oranges et rouges se démarquent à peine d'un mur de briques brunes pour former ces deux mots.

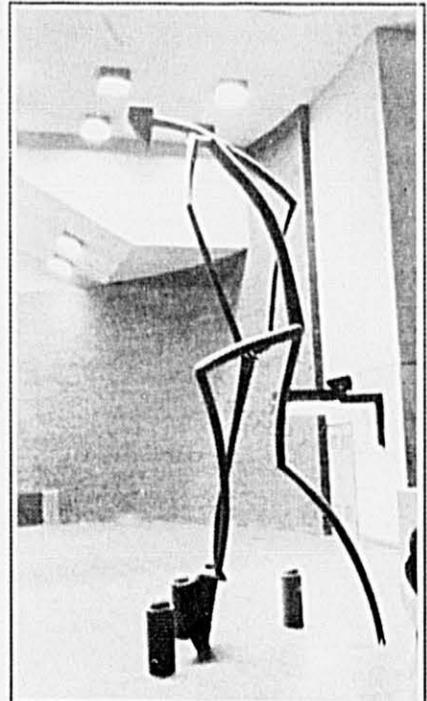
sur 20,2 mètres de longueur et 3 mètres de hauteur. Si vous passez par là et que vous n'aviez jamais remarqué cette œuvre, ce qui est fort possible, vous pourrez maintenant le faire. Mais de là à vous déplacer...

Vendôme

Un arrêt plus loin : station Vendôme. Des quais on aperçoit un vitrail de couleur rouge et jaune dont la lumière est reflétée à l'aide d'une sculpture suspendue, en forme de spirale, de 900 kilogrammes en acier inoxydable. L'œuvre diffuse une lumière colorée sur les murs opposés. La sculpture métallique, qui rappelle la forme d'un chemin de fer (ou d'une colonne vertébrale), ne reflète pas aussi bien la lumière que l'aurait fait, par exemple, des miroirs. L'effet kaléidoscopique ne se réalise donc pas tout à fait.

Parc

De la ligne orange, la station Snowdon nous permet d'emprunter la ligne bleue et de se rendre à la station Parc où, au-dessus des escaliers roulants, se trouve *l'œuvre de Claire Sarrazin*, créée en 1983. Les matériaux sont simples : un puits de lumière, une sculpture en acrylique colorée et des miroirs. L'effet est cependant époustouflant. Grâce aux miroirs, la forme ovale de la sculpture se métamorphose en papillon. On y retrouve bien sûr l'allusion au personnage de la mythologie grecque qui, dans l'enthousiasme de son envol, s'approcha fatidiquement du soleil.

AIMÉE WORRELL PHOTO DU DAILY
«Ouvrier» de la station Monk

morphose en papillon. On y retrouve bien sûr l'allusion au personnage de la mythologie grecque qui, dans l'enthousiasme de son envol, s'approcha fatidiquement du soleil.

Les œuvres décrites ici ne sont que quelques unes parmi les très nombreuses que compte le réseau souterrain. Rappelez-vous que presque chaque station a sa propre œuvre artistique. Si elles ne valent peut-être pas toutes la qualification de chef-d'œuvre, elles valent très certainement la peine d'être remarquées.

LE MÉTRO :

Reflet d'une communauté en crise

 **Astrid Wendlandt**

Le métro est la représentation microcosmique d'une population et de sa mentalité, mais aussi le symbole d'un malaise grandissant envers la propriété commune.

À travers le monde, plusieurs espèces multiformes grouillent avec frénésie parmi les longs couloirs souterrains des grands métros. Les éléments les plus marquants de ce tableau nous viennent de Paris, New-York, Tokyo et Moscou.

Le métro de Paris, à l'exemple de celui de New York, connaît aujourd'hui un réel problème vis-à-vis de sa sécurité et de son entretien. On trouve souvent les sièges déchiquetés au couteau; les wagons prennent l'allure de véritables fresques baveuses effectuées à la bombe. Certaines stations sont devenues des repères pour tous les revendeuses et revendeurs avisés et un lieu très propice aux agressions ou aux règlements de comptes. De plus, une nouvelle mode est née: celle de se faire légèrement débouiller de ses chaussures ou de sa veste par des jeunes délinquants préférant le prêt à porter. La station Louvre, renommée pour ses remarquables statues égyptiennes et sa beauté, a été, à deux reprises, entièrement recouverte de graffiti. Et que fait le gouvernement?

Charles Pasqua, le nouveau ministre de l'intérieur français, intensifie la présence de la police qui multiplie les contrôles d'identité. De plus, le gouvernement français a passé l'année dernière une loi interdisant de fumer dans les lieux publics, mais cette loi n'a pas encore eu d'impact sur le nombre de fumeurs et fumeuses sur les quais. Également, il devient de plus en plus fréquent de voir des gens passer par-dessus les tourniquets automatiques pour ne pas payer.

Ainsi est née, dans le métro de Paris, une incontestable insécurité imputable à la mentalité de je-

m'en-foutisme qui s'est tranquillement installée dans le sous-sol parisien.

De Paris à New-York : insécurité et vandalisme.

À New-York, le problème de la vie souterraine et du non-respect des lieux publics est aussi flagrant. C'est en outre à New-York qu'est né l'art du graffiti, qui, par la suite, s'est propagé à travers de nombreux grands centres urbains du globe. Le métro de New-York possède aussi une renommée mondiale pour ses attaques à main armée et son haut taux de délinquance. Depuis plusieurs années, afin de renforcer la sécurité, un réseau de Gardians Angels assume le rôle de gardiens et de gardiennes de la paix dans les couloirs du métro.

De Paris à New-York, on peut se demander si la qualité de vie dans les lieux publics des grandes villes ne va pas en se dégradant.

On se repose dans le métro de Tokyo.

Il faut aller jusqu'à Tokyo pour prouver le contraire, car le métro de Tokyo est sans aucun doute l'un des transports en commun les plus sûrs et les plus respectés par la population. La ressemblance du métro de Tokyo avec une fourmilière humaine explique pourquoi il est si bien entretenu, structuré et organisé. Par contre, il est peu recommandé aux claustrophobes de prendre le métro à Tokyo. Chose incroyable pour des personnes usagères du métro de Paris ou de New-York, il arrive fréquemment de voir des gens en train de faire une courte sieste, accotés sur leur oreiller gonflable. Ils se reposent en toute confiance, laissant traîner leur sac parfois quelques mètres plus loin, parce qu'il n'y a pas de place plus près. Puis ils récupèrent leurs affaires sans en vérifier le contenu et sans la moindre suspicion. On peut oublier son porte-monnaie dans le métro de Tokyo et, dans la plupart des cas, le retrouver comme

on l'a laissé, le vol étant une chose impensable pour les Japonais-es. De plus, personne ne manque jamais de payer son ticket de métro. Cela prouve que le problème d'insécurité dans les métros est en partie dû au manque d'éducation sociale. Il est bien ancré dans la mentalité des Japonais-es de respecter les biens publics, mais aussi, la propriété de chacun.

Le métro comme musée de la propagande : Moscou.

Cette notion de propriété individuelle a du chemin à faire à Moscou. Le métro de Moscou est sans aucun doute le plus représentatif de l'attitude d'un gouvernement vis-à-vis des biens communs. Construit en 1935 à l'époque de Staline, et véritable outil de propagande communiste, le métro de Moscou est la célébration du bien social par excellence. Ce qui frappe aux yeux des occidentaux, c'est l'assimilation de ce métro à une immense galerie d'art. La beauté incomparable des stations du métro de Moscou symbolisent le paradoxe entre l'idéologie d'hier, et la situation précaire des Moscovites aujourd'hui. À l'époque du communisme, l'État garantissait du travail pour chacun et subvenait aux besoins vitaux du peuple. De nos jours, la réalité n'est plus la même. Ironiquement, le métro est devenu un refuge pour les sans-abri qui ne cessent de se multiplier, alors qu'auparavant, il était, pour le peuple, le fier symbole du communisme.

On remarque que les gens ont progressivement tendance à prendre pour acquis les biens sociaux tels que le métro. Le problème d'insécurité dans les métros à travers le monde est bien le reflet de l'aggravation de la situation économique mondiale actuelle, qui pousse les gens à agir de façon de plus en plus individualiste. Or cette attitude est incompatible avec la notion de propriété commune.

L'IMAGE DU MÉTRO DANS LE CINÉMA

Travelling souterrain

Alexandre Michaud

Quel point commun y a-t-il entre les cinéastes Leos Carax, Woody Allen, Denys Arcand et Luc Besson? Ils ont tous utilisé le métro comme décor dans un de leurs films. Et ils ne sont pas les seuls à avoir tourné de courtes séquences ou un long métrage complet dans cet endroit obscur et souterrain.

Mais qu'est-ce qui attire tant les caméras dans ce lieu souvent si banal qu'est une station de métro? Les cinéastes y recherchent une symbolique particulière, une ambiance souvent oppressante, pour exprimer le trouble ou l'indifférence. De plus, aucun lieu ne représente mieux la course folle et la violence de la civilisation moderne.

L'un des premiers films auquel on pense est *Subway* (1985) de Luc Besson. Christophe Lambert y incarne l'imprésario malhonnête d'un groupe composé de musiciens du métro. Après avoir volé des documents secrets à un industriel, il est contraint de vivre dans son repaire souterrain. La femme de l'industriel (Isabelle Adjani), venue d'abord récupérer les précieux documents, devient amoureuse du voleur. Le métro est présenté comme une fourmilière humaine, idéale pour abriter une faune marginale.

Dans *Sonatine* (1983) de Micheline Lanctôt, les scènes dans le métro dominent toute la troisième et dernière partie du film. C'est le lieu qu'ont choisi les deux jeunes héroïnes adolescentes, incarnées par Pascale Bussières et Marcia Pilote, pour faire la funeste expérience de l'indifférence sociale. Annonçant ouvertement leur suicide à l'aide d'un petit écrivain, elles mettent finalement leur projet à exécution en plein wagon, face à l'absence totale de réaction des passagers et des passagères.

L'évocation visuelle et auditive du métro donne dans ce film une forte impression de trouble, de malaise intense. Lessons agaçants de freinage, le bruit lancingant des roues sur les rails, le tonnerre soudain quand deux rames se croisent dans le tunnel; toute cette musique hallucinante crée une atmosphère inquiétante. De même, les images brouillées de trains bleus qui arrivent et repartent à vive allure dans la station donnent le vertige au spectateur.

On retrouve cette même fonction du métro dans un film de 1990, *L'Échelle de Jacob*



Sonatine, de Micheline Lanctôt

Lavant), le jeune clochard avec qui elle partage maintenant ses nuits sur le Pont-Neuf, veut empêcher à tout prix leurs retrouvailles. Dans une scène subséquente, Alex agit encore dans le but de garder Michelle à lui tout seul: les murs du métro sont couverts d'affiches annonçant qu'on a trouvé un remède à sa cécité. Dans cette séquence d'une beauté visuelle à couper le souffle, il met le feu à toutes les affiches, embrasant littéralement le couloir en entier.

Cet aspect du métro comme « message » est aussi exploité par Denys Arcand dans son chef-d'œuvre symbolique *Jésus de Montréal* (1989). Cette fois-ci, les publicités sur les murs de la station représentent l'insidieuse omniprésence de l'idéologie de consommation. La station de métro prend des allures de temple profané, d'autant plus qu'elle devient à la toute fin une cathédrale où s'élève le triste cantique de deux musiciennes.

Avant que Jésus (Lothaire Bluteau) aille mourir à l'hôpital, il ressent cruellement l'indifférence et la gêne sociale quand, s'adressant aux personnes qui attendent sur le quai, il ne récolte que des regards détournés, signes du malaise et du refus des gens de sortir de leur individualisme.

N'allez pourtant pas croire que tous les cinéastes ont traité du métro avec autant de sérieux et de symbolisme dramatique. Par exemple, Woody Allen nous a montré la violence urbaine avec beaucoup d'humour dans *Bananas* (1971). L'éternel personnage lunatique et complexé auquel il nous a habitués passe un mauvais quart d'heure quand il ose tenir tête à un gang de voyous qui intimide les passagers et les passagères (on a la surprise et le plaisir de trouver parmi eux un jeune et menaçant Sylvester Stallone...).

On voit se détacher de ce portrait une tendance marquée: les cinéastes utilisent la plupart du temps le métro pour symboliser des aspects négatifs de la société (indifférence, individualisme, consommation massive, violence) ou pour évoquer des ambiances de malaise et de trouble. Cependant, tous les films n'insistent pas sur cette vision. De toute manière, qu'il soit prétexte à critiquer ou seulement à refléter la vie moderne, le métro est un outil très riche, un décor important dans le cinéma.

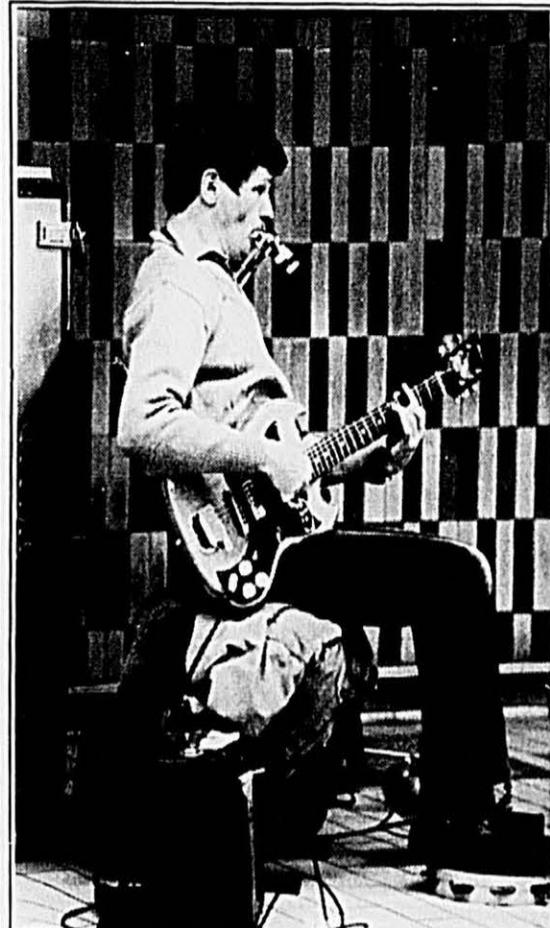
Il y a beaucoup d'autres films où le métro occupe une place plus ou moins importante. On n'a qu'à penser à *L627* de Bertrand Tavernier, *Le dernier métro* de François Truffaut, *Zazie dans le métro*, *Ghost* ou *Les matins infidèles*, un film québécois de Jean Beaudry et François Bouvier mettant en vedette Denis Bouchard. A vous, lecteurs et lectrices, d'en découvrir d'autres! Bon voyage cinématographique!

LA MUSIQUE DANS LE MÉTRO

L'autre côté de l'instrument

Philippe Axelsen

Cinq heures et demie du matin, station Sherbrooke, les premiers métros sont déjà partis. Je descends passivement l'escalier roulant, encore somnolant, et me laisse



Un homme-orchestre dans le métro

que ont leurs musiciens et musiciennes amateur-es. Qu'il s'agisse de guitare, d'un banjo, d'un violon, de cuillères, ou de claquettes, seule, à deux ou en groupe, les rythmes qui résonnent dans les souterrains de Montréal font pleinement partie du pouls de la ville.

« Surtout ne pas associer joueur de métro avec robinet », nous dit Dominique, un joueur d'expérience: « Bien jouer, c'est comme tout autre travail... payant ou pas. » Tous ceux et celles qui ont exercé un emploi à pourboires comprennent ce que c'est que de dépendre de l'humour des autres. « Amuseur » ou « amuseuse » de métro, c'est pareil.

En quoi consiste donc une journée dans la vie d'un joueur ou d'une joueuse de métro? Tout d'abord, se lever tôt, très tôt. La liste, qui à chaque jour détermine l'ordre des musicien-nes dans chaque station, est disponible aux premières personnes qui arrivent après la fermeture du métro, vers 1h30. La première qui met la main dessus doit attendre la seconde pour la lui transmettre, car tout ce passe à l'extérieur et la liste ne doit pas se perdre. La situation n'a donc rien de drôle en hiver, ce qui explique les attroupements nocturnes auprès de bouches d'air chaud des stations.

« Ça fait le cycle de sommeil tout à l'envers, et puis il faut le faire sinon on peut chercher un emplacement libre prendre des heures. »

Puis il faut jouer et espérer des dons généreux. Bien sûr, tout dépend de ce qu'on joue, à qu'elle heure on le joue et où on le joue. « Du punk à la guitare avec du fuzz, ça paye pas », nous dit Dominique, qui est guitariste classique.

Les meilleurs emplacements se situent, bien évidemment, où il y a le plus de circulation (statistiques obligent). À la station Jean-Talon, il faut attendre parfois la 180e personne qui passe avant qu'une frugale poignée de change ne soit mise dans le bol. « Une bonne journée ici, c'est 15 piasses, juste assez pour un paquet de *smokes* pis une bière après », affirme Richard, guitariste. Il paraît que l'ultime emplacement, qui paye

Suite page 12...

SPÉCIAL MÉTRO

Brousse stcumienne

« L'endroit où la faune flâne et la flore se fume. »

Daniel Merritt



Benoit LeBlanc

Lorsqu'un jeune provincial boutonneux arrive en ville, à Montréal la big city, il risque d'entrer au métro comme en religion. Aussitôt prisonnier, il veut en sortir. Il n'a qu'une idée : fuir cet espace bleu à barre blanche anonyme, où chaque bruit se perd dans la froideur (surchauffée, avouons-le candidement) de ce métrodome errant. Heureusement, quelques jolies anecdotes d'exception se donnent la peine de confirmer la règle.

Forêt d'accents, décor plastifié moche, graffiti mordants, les portes du wagon bondé (saut-il vraiment le préciser?) se referment souvent sur nous comme les crocs d'un prédateur. Il ne reste qu'à subir. Départ debout, dos appuyé aux portes arrières, station Peel.

Le *Monde diplomatique*, le *Journal de Montréal* et *The Gazette* se voisinent de bon poil, cachent avec soin les visages de leurs propriétaires. Un *Devoir* traîne dans le sac du voisin occupé à ronfler, sa journée de travail terminée. Une autre, *Presse à la main*, baladeur aux oreilles, désie les lois les plus paroxysmiques de l'indolence. Et voilà merde, pas de *McGill Daily* à l'horizon, on repassera pour la concurrence médiatique... Le train entre station McGill.

Un premier visiteur bouscule d'un étrange colis la vieille dame qui s'apprêtait à sortir. Les gens

s'écartent pour lui dégager une place, un siège se libère bientôt et permet au jeune homme de s'asseoir et de souffler. L'étudiant en musique a les traits tirés, son instrument d'aspect primitif touche le plafond. Les regards se tournent vers l'étudiant, tous sont intrigués par cet engin à la croisée de la harpe, de la corne de brume géante et du gaffophone (sortez votre culture bédé, bande d'ignares!).

Une femme noire l'apostrophe mi-français, mi-créole sur la nature de cet énorme cornet en forme d'arc et dont une vingtaine de cordes relient le haut et la base. Le type fronce les sourcils, ne comprend rien. Un barbu vient à son aide et jette les bases de l'interrogatoire. Ah voilà, la discussion se déroulera en

anglais. L'étudiant commence ses explications. Tout le monde est attentif. Les trois journaux s'abaiscent, trois paires de lunettes apparaissent. Les yeux bleus l'emportent sur les yeux bruns par deux à un (petit pari personnel).

On apprend avec surprise qu'il s'agit d'un instrument d'origine australienne, toujours en vogue chez les peuples autochtones de là-bas. Des exclamations fusent de par-

tout, le barbu en tête. Il est australien. On s'interroge, chacun donne son opinion. Une étudiante en musique de l'Université de Montréal se met à poser un million de questions, raconte qu'elle rêve unique

il faut multiplier par cent au bas mot! Alors voici, départ à moitié-évanoui, station Guy.

Très vite un rire gras explose royalement, s'arrête et s'emporte de nouveau. Un silence gêné, en-

d'argent, qui sait?) de lire. Une incapacité d'accéder à ces quelques taches d'encre sur pages silencieuses, capables de faire jaser les accents montréalais à la fin du boulot. Capables d'effacer le chacun pour soi, un peu d'indifférence ainsi.

♦ ♦ ♦

Et nous voilà déjà rendus au dernier arrêt, quelques semaines après la séance de lecture publique. Le jeune provincial monte à la station Place-des-Arts, totale absence d'originalité, toujours la ligne verte, celle du centre-ville. Le wagon est pratiquement désert en ce début d'après-midi. Sept personnes plus exactement. On peut lire une moue approuvatrice sur la figure du provincial. Il n'en a pas pour longtemps, descendant seulement à Berri.

Au bout d'une minute, des grincements de dents, des exclamations étouffées, des soupirs lui proviennent d'une face déformée par un stress incroyable. Le jeune provincial délaissé son livre. À ses côtés, un grand gaillard fixe un bout de papier en se grattant la racine des cheveux. Ses yeux n'arrêtent plus d'aller du plan du métro à son foutu papier. Il quête le secours du provincial d'un regard. L'autre penche la tête. Le gaillard bégaye des mots à peine compréhensibles, lui tend son papier, une note d'un bureau de recherche d'emploi. Le provincial apprend que l'autre doit se rendre à une entrevue importante, il l'invite donc à s'approcher du plan et colle la note sous la station prévue, Frontenac. Le provincial essaie de lui montrer comment décoder les lettres par leur forme et ainsi éviter de passer tout droit. La sueur perle au front de l'analphabète, les explications s'embrouillent, et le métro touche presque le quai de Berri-UQAM. L'individu nerveux balbutie des remerciements au provincial, hâtant sa sortie.

À peine descendu du wagon, après quelques pas, le provincial se retourne, revient vite sur ses pas. Les portes glissent et se ferment avant qu'il ait pu regagner le wagon et accompagner le gaillard de tantôt. Un coup de pied dans le vide illustre sa constatation : « Récupéré, tu t'es fait récupérer, mon vieux. » Ne lui restera maintenant que le souvenir d'un moment où l'apathie l'a rattrapé, un peu d'indifférence aussi. À regretter les wagons de métro bondés.



JANE TREMBLAY

La jungle...

ment de voyages en Australie. Une des paires de lunettes réclame une prestation spéciale illico presto : il doit quitter à la prochaine station. Le wagon en entier se tait, les oreilles désertent leurs écouteurs. Le visage écarlate, le jeune homme s'exécute promptement. On arrive à la station Berri-UQAM. L'entrée est bloquée par la foule, personne ne veut s'en aller avant la fin du récital. La voix du contrôleur se fait entendre, les gens applaudissent en riant, avec quelques regrets imprimés sur leurs visages. À reculons, tous partent regagner l'hiver, et la discussion repart de plus belle dès que les portes s'entrechoquent.

L'étudiant ne sort pas avant Honoré-Beaugrand, alors on a le temps de se moquer du silence encore un peu. Un peu de l'indifférence aussi. Tout cela au bout de quelques cordes, de quelques notes.

♦ ♦ ♦

Cette fois-ci, il y a de l'été dans l'air, quelques mois après l'incident ci-haut conte (et non exagéré!). Or cela a peu d'importance dans un véhicule de métro. Des gouttes de pluie, du soleil, de la tristesse, ici, tout se vit par procuration l'instant d'une correspondance, d'un changement de saison oublié.

D'abord c'est la guerre de tranchée, faut se battre pour se créer un espace vital et respirable, mesure nécessaire pour ne pas suffoquer dans cette sueur condensée de fin de journée. Car vous l'aurez deviné, le wagon est bondé, exagérément bondé. Mais ne poussons pas trop sur la plainte s'il-vous-plaît... Parait-il qu'à New-York et Mexico,

tremblé de brèves rumeurs, s'empare des passagers. Pourtant, on est déjà habitué à ces rencontres de fous en tout genre depuis l'ère de la désinstitutionnalisation.

Station Peel, on peut y voir plus clair, le wagon se vide en grande partie. Le bouffon qui se frappe la cuisse d'une main sonore et rit sans s'arrêter tient un livre à la main. Il est petit, maigre avec des cheveux longs ébouriffés. Sa voisine directe lui jette de furtifs coups d'œil avant de consulter du regard l'ONU rassemblée dans cette simple section du wagon de métro. Il n'y a pas moins de dix ethnies différentes qui éclatent de rire à ce signe d'incompréhension totale. La voisine, elle-même grande lectrice, apprend-on, se décide à enquêter auprès du jeune homme. « C'est du Virginia Woolf. Elle a une telle façon d'aborder les situations anodines, le quotidien, que c'en est du vrai bonbon! », dit-il dans un anglais au fort accent francophone. Une petite orientale et un homme sikh y vont de leurs remarques, et la voisine insiste, l'individu n'a plus le choix. Il lit un passage à haute voix, puis un autre. On écoute religieusement, même le jeune punk à mohawk rougedéfraîchi du fond, et même le monsieur arabe qui a le coude du jeune punk dans les flancs.

Quelques uns ne peuvent se retenir de pousser de rire, certains sourient, les autres ont l'envie collée aux prunelles. Toutefois, il ne s'agit pas ici d'une jalouse apparente, mais plutôt d'une envie trahissant leur impuissance ou leur incapacité (langue différente, analphabétisme, manque de temps ou

AUTOMOBILISTES

ALLO STOP COVOITURAGE

QUEBEC 15\$

OTTAWA 10\$

TORONTO 26\$

SHERBROOKE 9\$

VANCOUVER, FLORIDE & AUTRES...

• PRIX PAR PASSAGER

• \$6 CARTE DE MEMBRE

• 15 BUREAUX À TRAVERS LE PAYS

• ÉTABLI DEPUIS 1983

MONTRÉAL

985-3032

MasterCard
ET
VISA
ACCEPTÉS

SPECIAL MÉTRO

RÉFLEXIONS SUR LE SENS DU SUICIDE DANS LE MÉTRO

Le théâtre des morts choisies


Sophie Brouillet

Quand on a décidé d'en finir avec sa vie, la façon de le faire a-t-elle encore de l'importance? Une personne qui se jette devant un métro nous en apprend-elle sur son problème? L'absence d'études exhaustives sur le sujet empêche de donner des réponses certaines à ces questions. Une longue expérience à l'urgence de l'hôpital Royal-Victoria a cependant amené le Dr Mimi Israel du département de psychiatrie de McGill à se faire une idée sur le sujet. En soulignant que chaque cas est unique et qu'il faut prendre garde aux généralisations faciles, elle nous a expliqué la signifi-

cation que prend, à son avis, le choix du métro dans l'acte suicidaire.

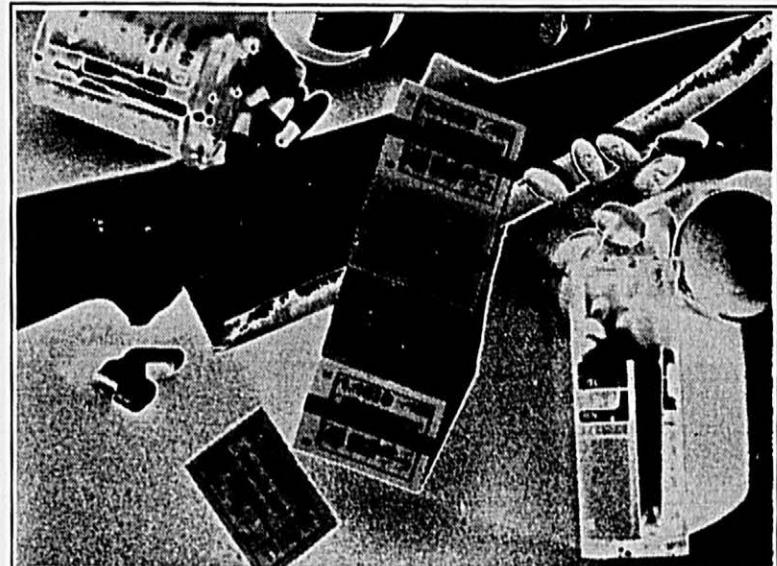
Daily Francais: Dr Israel, peut-on établir un lien entre certains types de personnes et certains moyens suicidaires?

Mimi Israel: Il y a une différence marquée entre les hommes et les femmes quant à la façon de poser un acte suicidaire. Les premiers choisissent en général des moyens plus violents, comme les armes, la pendaison, les sauts du haut d'un immeuble, un accident de voiture ou, justement, le métro. Les femmes optent pour les méthodes « douces », comme l'empoisonne-

ment ou l'asphyxie par le gaz. Elles n'ont pas été conditionnées à la violence, et un acte brutal ou douloureux leur fait peur.

D.F: Et, parmi les méthodes violentes, pourquoi le métro?

M.I: Je crois que le métro est souvent perçu comme un moyen très efficace, et que c'est une option qui révèle un désespoir et une détermination particuliers. Ceux qui envisagent un suicide sont amenés à en considérer l'aspect pratique, et à réaliser qu'il faut une certaine « habileté » pour se tuer. On doit savoir comment se procurer une arme, la manier, ou trouver une corde qui ne cédera pas et un bon crochet, ou



DAVID KENNEDY

encore connaître la dose mortelle d'un médicament. Ceux qui sont am-

bivalents voudront jouer sur les incertitudes, et ironnent vers ce genre de méthodes. Avec le métro, on s'imagine un acte rapide et irréversible. En plus, il fait partie de la vie courante; pour quelqu'un qui pense à se tuer, il est une tentation quotidienne.

D.F: Y a-t-il des gens qui choisissent le métro spécialement pour la mort violente qu'il implique?

M.I: Oui, le métro peut être pour certains une agression envers leur corps. On se suicide souvent parce qu'on ne s'aime pas. Alors, on veut se faire mal, s'anéantir même. On se dit: « C'est tout ce que je mérite. »

D.F: Y a-t-il un aspect exhibitionniste au suicide dans le métro?

M.I: Ce peut être une raison, oui. Quelqu'un qui se pend dans la maison en sachant que ses enfants vont le trouver dans une heure, en rentrant, a souvent un message à leur faire passer. Le métro, lui, est un lieu public. Il appartient à la ville. On peut se tuer face à la société pour lui reprocher quelque chose, d'autant plus qu'il y a souvent de l'agressivité dans le suicide.

D.F: Veut-on se « faire » tuer? Pense-t-on au chauffeur?

M.I: Au contraire. Se tuer, c'est souvent un moyen de reprendre le contrôle sur sa vie. Un suicidaire ne va pas se placer dans la ligne de tir d'un carabinier; il veut sentir qu'il pose l'acte lui-même. Le métro donne cette impression d'accomplissement car il est perçu comme une machine impersonnelle. En se jetant sous une auto, on a l'impression de faire commettre un meurtre au chauffeur, alors que quand il s'agit du métro on oublie jusqu'à l'existence du chauffeur. (Nous traitons pourtant plusieurs chauffeurs gravement traumatisés par l'image d'un suicidaire écrasé sous leurs yeux!) Un jour nous avons reçu une jeune femme qui était tombée juste au milieu des rails et qui s'en était tirée indemne. Elle était au désespoir, et disait: « Je ne sais rien faire avec ma vie, même pas me tuer! »

SPÉCIAL MÉTRO 

Le métro-refuge


Nicky Adle

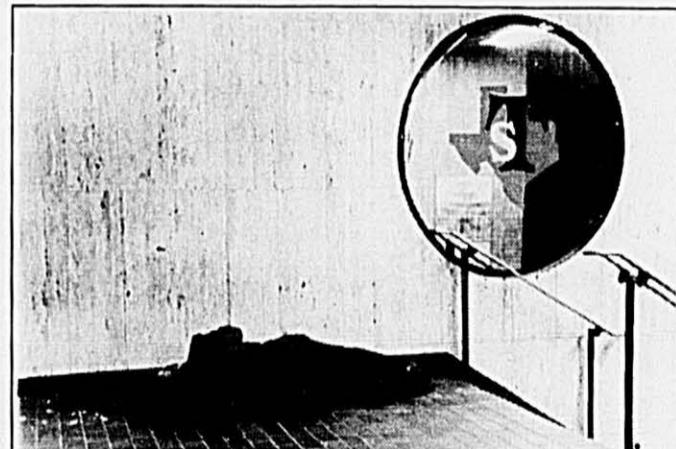
De Londres à Toronto, de Paris à New York, le monde souterrain est peuplé de sans-abri. Dans chaque ville cependant, les relations de ce groupe marginal avec les usagers et le personnel du transport en commun varient.

Ces différences découlent des moyens mis à la disposition des sans-abri par la mairie ou par les divers organismes sociaux, ainsi que des règlements des transports publics prévus à cet effet.

À Montréal, grâce aux nombreux sites d'accueil tels l'Armée du Salut ou la Maison du Père, la population itinérante du métro est nettement moins importante que celle d'autres villes de par cette « alternative » qui leur est offerte, les itinérant·es de Montréal sont donc théoriquement priées de quitter le métro lorsqu'ils ou elles rencontrent un ou une agent de sécurité.

Faisant preuve de discrétion, les

sans-abri de Montréal mendient peu, se contentant de faire les poubelles et de dormir dans le métro. Contrairement à ce qui se fait à Paris, il arrive rarement que les usagers et usagères de la STCUM soient im-



AIMEE WORREL PHOTO DU DAILY

portuné·es par une personne itinérante venue mendier dans les wagons.

Toute forme de mendicité dans le métro est cependant illégale, et ce, partout dans le monde. La question est donc de savoir pourquoi, dans certaines villes, les mendiant·es sont mieux tolérées que dans d'autres.

En France, les personnes sans-abri sont plus nombreuses mais on les endure davantage, pour une rai-

son bien simple : pendant l'hiver, le métro ne ferme pas ses portes. Ainsi la plupart des sans-abri de Paris qui ne trouvent pas de toit la nuit adoptent le métro comme logis. Toutefois, parce qu'elles créent un microcosme en dehors de la société, la réhabilitation de ces personnes n'en devient que plus problématique. C'est à cause de ce repli sur soi que sont apparus des travailleurs et travailleuses sociaux dans le métro, à l'initiative de la Régie Autonome des Transports Publics (RATP).

De telles mesures n'ont jamais été prises à Montréal, les itinérant·es ayant ici la possibilité de garder contact avec la société grâce aux organismes qui les hébergent pour la nuit. D'après un sans-abri rencontré à l'Armée du Salut, « ici beaucoup ne font rien pour se prendre en charge. Ils ont la possibilité comme moi d'être logés, nourris, blanchis et ce, gratuitement. Ça peut durer une éternité! ».

Toutefois, les remarques des iti-

nérant·es sur le rôle du métro comme refuge varient. Certain·es espèrent toujours que les grilles du métro resteront ouvertes pour la nuit, d'autres jugent que le métro n'a pas besoin de travailleuses et travailleurs sociaux, puisque « il y en plein dans la ville ».

Sur des sujets plus délicats, comme l'attitude des usagers et des usagères à leur égard ou les amendes que leur auraient assignées des agents de sécurité du métro, les opinions deviennent carrément contradictoires. Certains et certaines confirment l'existence des amendes, tandis que d'autres nient cette éventualité.

Quoiqu'il en soit, ceci ne fait que souligner plus vivement la marginalité et le malaise de ce groupe. Il est clair que, bien que la situation de Montréal ne soit pas vraiment comparable à celle d'autres métropoles, le problème des sans-abri demeure important. Leur situation précaire, accentuée par le froid de la ville, mérite une attention particulière. Cependant, la STCUM ne juge pas que la responsabilité des sans-abris dans le métro lui incombe. Il semblerait qu'elle préfère ignorer le problème.

L'autre côté de l'instrument

Suite de la page 11

souper en plus, se situe à Place-des-Arts. « Il suffit d'y être après un bon show et puis tu te fais 50 piasses en 15 minutes, mais après, c'est fini. Alors, en récession, moins de spectacles, moins de soupers. » C'est tellement vrai que personne ne veut pratiquer les jours où il y a les augmentations de tarifs de transport : quand les gens sont frustrés ils ne donnent pas.

En plus de subir les intempéries la nuit, les humeurs des Montréalais·es le jour et les fluctuations éco-

nomiques, il faut s'habituer aux services de sécurité du métro. Ceux-ci doivent s'assurer de deux choses, que les joueurs et joueuses « ne gênent pas ou n'entrent pas la libre circulation de voyageurs ce qui explique pourquoi il n'y a plus d'emplacement à musique au métro Mont-Royal » et que « l'exécution dans une station de métro d'une œuvre ou d'un spectacle ne dépasse pas 80 décibels ». C'est-à-dire que nos taxes payent un gardien ou une gardienne pour vérifier les décibels! Après on se demande pour-

quoi le métro coûte si cher.

« Le problème c'est que la STCUM veut bien contrôler les musicien·nes à sa guise, mais elle ne veut pas les aider dans leur travail », se plaint Dominique : « Les gardiens ne viennent jamais pour faire respecter la liste (qui demeure toujours non-officielle à leurs yeux) et tout est à leur discréction. » Plusieurs musicien·nes parlent des permis de la ville de Montréal qui ne sont pas valides pour le métro : « L'association des joueur et joueuses de métro, si petite et méconnue

soit elle, devrait se faire inclure dans les services de la ville de Montréal. Là, les gens pourront profiter de meilleurs spectacles et ça encouragerait les musicien·nes de rues à s'enregistrer et à respecter certaines règles. »

« S'il y a une chose qui distingue ce travail, c'est son caractère éphémère : les gens passent et oublient et, alors qu'une autre journée s'achève, disparaît aussi l'écho caverneux et lointain d'une note de musique. » Demain matin j'essayerai un sourire!

L'air du métro et l'ère de la voiture



Atim León

Ça m'a pris du temps à comprendre qu'il n'y avait pas de pollution dans le métro! Vous ne me croyez pas? Allez demander, à la STCUM, des études sur la qualité de l'air dans le métro. Eh bien, de telles études n'existent pas. Et moi qui m'attendais à découvrir tous les petits péchés de la STCUM dissimulés sous des statistiques environnementales. Comme je me suis trompé! Ce que je n'avais pas compris, c'est que l'air que l'on respire dans le métro, c'est tout simplement l'air de dehors.

Dès que j'ai parlé de qualité de l'air, on m'a sorti des documents sur la ventilation. On se fout de ma gueule me suis-je dit. Je veux des chiffres! Mais l'évidence est là : la qualité de l'air dans le métro dépend entièrement de l'aération.

La ventilation

Les premiers systèmes d'aération apparaissent à Londres, dans le premier métro au monde. Ils s'appelaient *ozonizers* et leur fonction était de purifier l'air en y injectant de l'ozone. Ils le faisaient si bien que tout le monde puait l'ozone en sortant du métro. Après cela cependant, on adopta un système qui n'a pas changé depuis. Il s'agit d'extraire l'air des tunnels à l'aide de ventilateurs, en laissant ainsi l'air extérieur entrer naturellement par les stations.

Mais tout n'est pas si simple. La preuve, je parie que vous avez toujours l'impression de cuire dans le métro en plein hiver! Je parie aussi que vous vous êtes déjà posé la question idiote de savoir pourquoi ces malades de la STCUM chauffent autant! Eh bien, ils ne chauffent pas.

Le fourneau

Le problème de la chaleur apparaît avec le moteur électrique. Le moteur électrique, lui, vient remédier aux problèmes que posent les autres moteurs. Il n'émet ni dioxyde de carbone ni plomb et permet, sur les nouveaux modèles, d'utiliser des pneus au lieu de roues sur rails, qui elles émettent des poussières de fer. Ainsi l'atmosphère du métro se trouve grandement allégée. Mais le moteur électrique a ceci de particulier qu'il chauffe à peu près autant que le poêle que vous avez dans votre cuisine et, de plus, il émet de l'ozone. Donc, tout repose sur l'efficacité de l'aération. Car l'ozone se dilue dans l'air renouvelé et la chaleur, comme tout le monde le sait, se dissipe dans les mêmes circonstances.

Mais voilà, chaque métro construit est une nouvelle invention, et pour ce qui est de l'aération, on tâtonne un peu à chaque fois. Le métro de Montréal est fait sur le modèle du métro parisien. Seulement, à Paris il ne fait jamais aussi froid - ni aussi chaud - qu'à Montréal. Donc la différence de température entre l'extérieur et l'intérieur n'est pas aussi marquée à Paris qu'ici, ce qui explique qu'on ait du mal à trouver le juste milieu. Quand vous cuisez à petit feu, debout dans votre rame de métro à 8h00 du matin par moins 30 dehors, je suis sûr que vous avez du mal à vous imaginer que ça pourrait être pire. Il suffit pourtant de s'imaginer ce que c'était avant qu'on ouvre des voies d'aération entre chaque station. Chaque bouche d'aération fait à peu près 30 mètres carrés et contient deux ventilateurs géants du genre de ceux dont vous rêvez tous les étés!

L'air que vous respirez

Ceci étant dit, pour ce qui est des substances toxiques, sachez qu'il y en a trois sources dans votre métro : l'ozone émis par les moteurs, le dioxyde de carbone produit par la respiration générale et, finalement, l'air que vous respirez dans la rue. Les deux premières sont diluées par l'air frais. (Soit dit en passant, la quantité de dioxyde produit par la respiration générale n'est pas aussi ridicule qu'il pourrait y paraître : avez-vous déjà pensé au danger potentiel que représente une centaine de personnes dans le même wagon un lundi matin sans aération?) Et bien les experts disent que l'air devient rapidement dangereux... Pour ce qui est de l'air frais - lire : l'air de la rue - je vous laisse imaginer ce que vous respirez quand vous passez dans des stations comme McGill - en plus de toute la poussière qui s'accumule dans le réseau souterrain.

Bien sûr, aucun scientifique ne vous dira que l'atmosphère du métro est dangereuse pour votre organisme. Et je connais un autre moyen de transport autrement plus dangereux : j'ai nommé la voiture.

Voiture et métro : deux poids deux mesures

Commençons par les faits. Savez-vous que, par exemple, l'énergie consommée par personne dans le métro (au km) est de cinq fois inférieure à celle consommée par la même personne en voiture? Même si l'argument du co-voiturage est bon, il reste

plus d'affecter le caractère des automobilistes - des études très sérieuses portent à 24 milliards de dollars par an les pertes découlant des problèmes de la circulation en Angleterre.

En parlant de chiffres savants, sachez que la moitié des émissions d'oxyde d'azote produites au Canada, ce qui équivaut à presque un million de tonnes par an, vient des

Le transport en commun : la solution de l'avenir

Il faut donc absolument privilier le transport en commun dans les futures politiques gouvernementales. Je dis bien futures, car jusqu'à maintenant, c'est plutôt l'influence de l'industrie automobile qui se fait sentir. Ainsi, lorsqu'on se demande si l'augmentation des lignes de métro ou l'installation de

services ferroviaires en région n'est pas une folie, il faut se rappeler que, par exemple, en 1988, une hausse de 12 sous le litre de carburant amena des revenus de 400 millions\$ (3). Plus scandaleux encore, lorsque l'État subventionne l'essence, on doit compter ses investissements en centaines de millions de dollars, alors que le déficit d'une institution de transport en commun se compte seulement en dizaines de millions.

On sait qu'il est pourtant assez simple de diminuer l'importance de l'automobile, surtout dans les grandes villes. Des mesures telles l'interdiction de stationner (comme à Paris), l'augmentation des taxes sur le carburant (comme quasiment partout en Europe) ou la promotion de transports alternatifs (comme la bicyclette) contribueraient grandement au changement.

Le métro reste donc la meilleure alternative face à la voiture. Il ne pollue pas, ne consomme pas, ne fait pas de bruit à l'extérieur, l'air y est aussi respirable qu'à l'intérieur d'une voiture et, en plus, dans notre métro montréalais, le chauffage est inclus dans le prix du billet. C'est vous dire si on est chanceux et chanceuses!

(1) Énergie consommée en Btu (unité d'énergie) par passager-ère par an : Métro= 750, voiture= 4580, covoiturage= 1140, toutes les valeurs sont approximatives.

(2) Émissions de gaz en grammes par 100 passagers-ères par kilomètres : pour le métro CO₂= 1, oxyde de nitrogène= 30 /pour la voiture CO₂= 930, oxyde de nitrogène = 128.

(3) *Les économies d'énergie, le transport en commun et le covoiturage* par Guy Chartrand, Transport 2000 Québec.



que la personne qui se déplace en voiture consomme toujours presque deux fois plus d'énergie que celle qui voyage en métro (1).

D'autre part, le taux de pollution est incomparable (2). La liste des avantages du métro sur la voiture est longue. Il n'y aurait qu'à citer les différences de prix : en Amérique du Nord, les conducteurs et conductrices d'automobiles payent en moyenne 1 700\$ américains par an, seulement pour aller au travail, tandis que la moyenne des prix des transports en commun est de 14\$ pour 100 miles parcourus. Sans compter les problèmes de circulation causés par l'excès de voitures. Ces embouteillages engendrent des pertes d'énergie et de temps en

voitures. Qui plus est, une voiture produit en moyenne 4 tonnes de dioxyde d'oxygène (CO₂) par an. Si cela ne vous dit rien, pensez que si on multiplie quatre tonnes de CO₂ par les 12 millions de voitures enregistrées au Canada, ça fait beaucoup trop de gaz! Si vous voyez ce que je veux dire.

De plus, il est bon de savoir qu'un wagon ou un bus peuvent aisément contenir une soixantaine de personnes, ce qui, de la manière dont sont utilisées les voitures, représente le calcul est facile - à peu près cinquante voitures. À ce sujet, l'Association Canadienne des Transports Urbains fait l'équation suivante : 2 bus égalent 100 voitures!



SPÉCIAL MÉTRO

15
MARDI, 16 NOVEMBRE 1993

Les annonces peuvent être placées par l'intermédiaire du bureau d'affaires du Daily, local B-17 du Centre universitaire, ouvert de 9h00 à 14h00, avant 14h00, deux jours avant la publication.

Étudiant-es de McGill (avec carte étudiante valide) : 3,50\$ par jour, 4 jours consécutifs et plus, 2,75\$ par jour (11,00\$ par semaine). Employé-es de McGill (avec carte du personnel) : 4,50\$ par jour, 4 jours consécutifs et plus, 3,75\$ par jour (15,00\$ par semaine). Grand public : 5,00\$ par jour, 4 jours consécutifs et plus, 4,25\$ par jour (17,00\$ par semaine). Des frais supplémentaires peuvent survenir. Les prix n'incluent pas les taxes de vente (TPS et TVQ). Pour de plus amples informations, venez en personne à notre bureau ou appelez au 398-6790. **VOUS NE POUVEZ PAS PLACER VOTRE ANNONCE PAR TÉLÉPHONE.**

VEUILLEZ VÉRIFIER VOTRE ANNONCE LORSQU'ELLE APPARAITRA DANS LE JOURNAL. Le Daily ne se tient pas responsable des erreurs ou des conséquences qui pourraient entraîner ces erreurs. À votre demande, nous réimprimerons votre annonce si cette dernière était incorrecte par notre faute. Le Daily se réserve le droit de ne pas imprimer certaines annonces.

1 - LOGEMENT

Chalet 3 bedroom near cross country trails, close to downhill centres, rural area, on lake. \$1500 Jan. 15 to April 15, Holidays optional 737-7779.

Sublet - lease to Apr. 30/94: 4½, 3650 Drolet, renov., scenic, quiet, 15 min. walk from McGill; 2 min. to métro; frdg&stv; \$575 + hydro. GREAT PLACE - 284-5754.

Very large 3½ on McTavish St., \$582/mth., starting Jan. 1st clean & quiet, 395-0540.

Great room to sublet right on campus. All furnished in a large apartment. Bright, wooden floors to share with 2 others. \$370 per month all included. 954-0726

Bright & Beautiful 7½ apt. to share with non-smoker on Jeanne Mance. 10 mins. walk to McGill. Available Dec. 1. Call now - Phil at 282-3935.

Very cool 3½ on De L'Esplanade facing park. Cheap tel. 844-7237.

2 - DÉMÉNAGEMENT / ENTREPOSAGE

Moving/Storage. Closed van or truck. Local and long distance. Ott-Tor-Van-NY-Fla. 7 days 24 hours. Cheap. Steve 735-8148.

3 - AIDE DEMANDÉE

A REAL JOB!

\$400 - \$1200++

per week each and every week

- Unconditional support.
- Most powerful & unique TRAINING SYSTEM in the industry.
- Sky High commissions.
- Big Daily Cash Bonuses.
- REAL money-making leads.
- No experience or French.
- Clean modern offices.

Let us show you the **REAL SECRET** to a consistent and **GUARANTEED** income. Daytime and afternoon shifts still available. Call 361-9292 Now! 24hr. service for any info. you may need.

Translator, French to English, computer terminology, full or part-time, 4 months. Please contact Line Ladouceur, CGI Group, 841-3229.

Make extra money modeling part time. Males & Females. The International Model Search, 874-7624.

See your brain in action! We are seeking right handed males for brain scans of sensory processing. Subjects will receive \$125 and a photo of their brain. Call Francine at 343-6111 ext. 3427.

Models needed by photographer for production company, new faces welcome, no exp. necessary. Phone Caroline 737-8176.

ADVERTISE - 398-6790

CHRISTMAS GIFT WRAPPERS

Creative individuals, locations in downtown Toronto, North York, Markham, Oshawa, Pickering, Hamilton. managers to \$7.75/hr. Wrappers to \$6.35/hr. Full/part-time, Dec. 1-24. 416-787-5566.

5 - TRAITEMENT DE TEXTE / MISE EN PAGE

Success to all students in '93. WordPerfect 5.1. Term papers, résumés, access form, applications. 25 yrs. experience. \$1.75 double space, 7 days/week. Rapid service. On campus - Peel/Sherbrooke. Paulette Vigneault or Roxanne 288-9638, 288-0016.

Word-processing of term-papers, reports, theses etc. Word-Perfect 5.1, Laser printer. 8 years experience. Fast, professional service. Good rates. Close to McGill. Brigitte 282-0301.

Word Processing. Laser printing. Prompt, professional service. McGill College Avenue. Call 393-1100.

Accurate, competent and prompt word processing (Laser printer): theses, term papers, reports, graphics, résumés (editing, pick-up & delivery). ALAN: 289-9518.

Professional, typing, formatting, of CV & papers, etc. in English & French, laser printed, very low student rates. Call Maha at 866-3977 ext. 5803.

A 20 yr. proven, job-targeted, customized CV: top consulting, format & print effects. Bilingual/diskette option. (ACCIS FORMS) Result Résumés: 481-7049.

RESUMÉS by MBA's. Student rates. Better Business Bureau Member. 3000+ students served. Owner worked for Procter & Gamble, Heinz and General Foods. PRESTIGE (on Guy) 939-2200.

6 - SERVICES OFFERTS

Editing and Tutoring by English Ph.D. in English, Social Sciences and the Humanities. 933-8652.

7 - À VENDRE

Wedding Dress, Ivory-white. All silk. Long sleeves. Off-shoulder. Little pearls on sleeves. Short train that hooks up. Size 9-10. Excellent condition. 332-1731.

10 - VOYAGES / BILLETS

Ticket to Vancouver for sale. Open, round trip, male, bargain. 849-4668.

12 - MESSAGES PERSONNELS



Need someone to talk to? That's what we're here for. Seven days a week, from 6PM-3AM, call **McGILL Nightline: 398-6246**.

13 - COURS / ÉDUCATION

Law School. To learn about Canada's only complete pre-law educational program call 1-800-567-7737.

14 - AVIS

If you don't wish to walk alone after dark, why not call Walksafe? 7 nights a week, Sun-Thurs 6:30PM to 12:30AM, Fri & Sat 6:30PM to 2:30AM. Call 398-2498.

LBGM Weekly discussion groups: Wed. Bi-group 5:30, 5th flr. Eaton Bldg. Fri. Coming Out 5:30, General 7:00, both at UTC, 3521 University. All welcome.

Questioning your sexuality? Or do you have any other concerns and need to talk? Call the LBGM Peer Counselling Line at 398-6822 Mon. to Fri. 7 to 10 pm.

15 - VOLONTAIRES

Want experience with babies & pre-schoolers or with multiculturalism? Volunteer for Parenthese, a special playgroup for mothers & their young children Tues. or Thurs. (1:00-4:30pm) at CLSC Metro. Info.: Cyndy Spilberg 934-0354 ext. 354.



BARTENDING, TABLE SERVICE & (NEW) CASINO DEALER

COURSES WITH DIPLOMAS •

DAY • EVENING • SATURDAY •

PLACEMENT AGENCY •

FRENCH & ENGLISH •

NEW: 10 hr. practice session

STUDENT DISCOUNT

METRO PEEL

2021, PEEL ST.

849-2828

MONTRÉAL • OTTAWA/HULL • QUÉBEC

MONTRÉAL • OTTAWA/HULL • QUÉBEC

849-2828

